



ATELIER THÉMATIQUE LES SOLUTIONS ALTERNATIVES OU COMPLÉMENTAIRES 1 : PRESENTATION DES ETUDES

DÉBAT PUBLIC

Anneau des Sciences Tronçon Ouest du Périphérique

**LYON, le 5 décembre 2012
de 14 h 30 à 19 h 49**

**« ESPACE OUEST LYONNAIS »
2 Rue Nicolas Sicard 69005 Lyon**

Nombre de Participants : 93 participants

Membres de la CPDP présents en tribune :

- ✓ Cécile VALVERDE,
- ✓ Jean Paul PUYFAUCHER,
- ✓ Jean Stéphane DEVISSE.

Jean-Paul PUYFAUCHER

S'il vous plaît, je ne sais pas. Est-ce que vous pouvez prendre place ?

Nous sommes désolés de ce petit retard, nous avons quelques petits problèmes techniques à régler et maintenant que c'est fait, nous allons pouvoir commencer immédiatement la séance qui est prévue, donc, en trois temps.

Comme d'habitude, toujours une régularité, on représente le débat public.

Deuxième temps, nous essayerons de regarder des généralités avant d'attaquer le cœur du sujet. Généralités qui dans un premier temps seront sur la nouvelle approche de la décision publique, puis la modélisation, une partie d'échanges avec le public, puis le SYTRAL et une personne du Grand Lyon viendront nous parler des prévisions. Parce que jusqu'à présent, on les a lues sur les documents, mais on n'est pas rentrés dedans. Ensuite, nous aurons un temps sur les solutions alternatives ou complémentaires sans réalisation d'infrastructure majeure et où les associations, quatre associations ou fédérations d'associations, nous ont demandé un temps d'intervention pour présenter leurs solutions. Ce sera peut-être le temps le plus fort.

Puis des questions de compréhension.

Et ensuite, d'une manière très synthétique, le Grand Lyon re-présentera ses hypothèses, mais ce n'est pas de présenter les hypothèses qui nous intéressent, c'est pourquoi continuer le questionnement par rapport à ces trois hypothèses pour que, le 18 décembre, dans la deuxième phase de cet atelier thématique, vous puissiez venir ici dire pourquoi vous n'êtes pas d'accord et à partir de quel élément vous n'êtes pas d'accord. Tout de suite après... Ou d'accord, bien entendu, mais je crois que nous avons plus de gens qui marquent leur opposition dans les quatre ateliers, dans les quatre thématiques. Excusez-moi, je suis un peu fatigué. Deux fois de suite, ça me fatigue un peu.

Le débat public, je le rappelle parce que je vois encore qu'hier ce n'était pas clair : opportunités, objectifs, caractéristiques. On s'informe, on questionne et on obtient des réponses et on peut, bien sûr, donner son avis. Le dossier du maître d'ouvrage, c'est le dossier de base sur lequel porte le débat. Et bien sûr, un compte-rendu, un bilan fait par la Commission particulière et la Commission nationale, dans les deux mois qui suivent la fin du débat, et dans les trois mois, une décision du Grand Lyon.

Les principes du débat, et alors là on est bien d'accord, c'est la transparence. Tous les documents sont accessibles sur le site internet, vous pouvez les voir, vous pouvez les regarder. Ceux qui ne sont pas accessibles, sont accessibles à la Commission particulière, mais vous avez la liste sur le site internet.

Équivalence, toute personne concernée peut contribuer au débat ; argumentation, on n'est pas sur un débat d'invective, on est vraiment sur un débat d'argumentation.

Je continue. Les réunions publiques pour vous recadrer où l'on en est. Nous sommes à la troisième réunion publique, donc le débat commence à avancer. Dans cette deuxième partie que nous avons voulue, qui est composée de réunions et d'ateliers et de thématiques ; avec des thématiques sur l'aménagement du territoire, sur les impacts des transports sur la santé et l'environnement, sur les aspects financiers et bien sûr deux ateliers, dont celui-ci, sur les solutions alternatives ou complémentaires. Puis, nous aurons au mois de janvier, des réunions territoriales et une clôture au mois de février. Excusez-moi. Je continue.

Pensez aussi qu'un débat c'est aussi par écrit. C'est très important, parce que c'est quand même la traçabilité du débat. Pensez qu'un débat ici n'a de sens que si, quelques années plus tard, on peut aller voir les traces du débat. C'est pour cela que l'écrit... Alors, c'est vrai que l'on retranscrit beaucoup de choses par écrit, mais l'écrit est très important. Et c'est un site internet. Donc on vous rappelle l'adresse, où vous avez un système question/réponse, où vous pouvez donner vos avis, des contributions, des cahiers d'acteurs... Regardez. Vous avez un onglet qui vous permet de voir la différence entre avis, contributions et cahiers d'acteurs. Bien sûr, si vous n'avez pas internet, le courrier postal, voire le courrier aussi électronique, fonctionne.

J'ai voulu être le plus rapide possible pour tout de suite donner la parole à M. CROZET d'abord.

Par rapport à hier, on va essayer de respecter au maximum les temps de chacun et M. CROZET, je vous laisse la parole. Merci.

Yves CROZET

Merci, Monsieur. Bonjour à tous.

Alors bien évidemment en tant que fonctionnaire, je respecterai scrupuleusement le temps de parole et on ne va quand même pas travailler au-delà des heures habituelles. J'ai dix minutes pour vous expliquer quelles sont les nouvelles réglementations, les nouvelles circulaires en préparation sur la question des évaluations de projet d'infrastructure.

Ces circulaires existent déjà. Des circulaires existent que l'on appelle les circulaires Robien qui sont des héritières d'autres circulaires qui existaient auparavant et qui sont essentiellement centrées sur la question des gains de temps. Donc, pour évaluer un projet routier ou un projet ferroviaire, il y a dix ans, il y a vingt ans, on se centrerait essentiellement sur les questions de gain de temps.

Et l'on s'est aperçu que ces perspectives étaient datées, puisque, par exemple, il y a dix ans, il y a quinze ans, quand on a commencé à évaluer les projets de tramways des villes comme Strasbourg, Grenoble ou Lyon, on s'est rendu compte qu'il n'y avait pas de gain de temps. Si on ne regardait que les gains de temps, il ne fallait surtout pas faire les projets de tramways. Je vous renvoie au bouquin de Michel CARMONA, *Le Coût d'une mode*, le coût, C.O.U.T, critiquant la mode des tramways. Après coup, on se rend compte que les tramways, dans beaucoup de villes, c'est quelque chose qui a plutôt porté à la requalification des centres-villes, au développement d'une nouvelle urbanité dans les centres-villes et que ce n'était, sans doute, peut-être pas pour tous, mais pour la plupart du temps, de bons projets, mais que les méthodes anciennes n'étaient pas capables de les évaluer. Donc, sur ce constat-là qui est relativement ancien, sont venues se greffer les lois Grenelle, et notamment la loi Grenelle 2 qui dit très clairement que l'objectif n'est plus du toujours plus. J'ai un PowerPoint sur la présentation, mais vous le trouverez sur le site, parce qu'en dix minutes on va plutôt polariser cela sur quelques mots clefs.

Premièrement, la fin du « toujours plus ». Et la fin du « toujours plus », c'est expliqué clairement dans le Grenelle 2. C'est que le routier et l'aérien, qui sont de gros consommateurs de carburant fossile et qui sont, pour le routier, assez fortement

consommateurs d'espace, ne sont pas les modes privilégiés et que si l'on peut éviter ces modes routiers et aériens, il faut le faire.

Donc vous voyez bien que dans une perspective solution alternative, la question des nouvelles méthodes d'évaluation se pose. Cela dit, la loi Grenelle 2 ne dit pas : « On arrête tout routier. » Elle ne dit pas : « On ne fait plus un seul mètre carré de route ou d'autoroute. On ne fait plus, au hasard, un seul nouvel aéroport ».

Donc, la logique est de dire que si vous voulez faire de tels projets, il va falloir montrer que ces projets sont relativement conformes ou sont assez précisément conformes aux nouvelles ambitions. Et ces nouvelles ambitions, elles sont bien indiquées sur les questions de report modal, sur les questions de limite des nuisances, sur les questions de mobilité quotidienne. Il se trouve que, vous le savez peut-être, le gouvernement m'a nommé membre de la Commission SNIT. La fameuse commission qui est chargée de regarder les 250 milliards de projets qui sont inscrits au schéma national des infrastructures de transports. Et, en gros, on va en retirer les $4/5^{\text{èmes}}$ pour dire voilà, il y a peut-être $1/5^{\text{ème}}$ qui est faisable à horizon de dix, quinze ans.

Dans cette Commission, sans trahir de secrets puisqu'on se réunit toutes les semaines, même deux fois par semaine, se définit une méthode. Et bien cette méthode d'évaluation des projets, qui sera d'ailleurs communiquée dans quelque temps, elle reprend exactement les mêmes idées. Elle reprend cette idée. On va évaluer un projet en fonction de ses caractéristiques économiques. J'ai vu qu'il y a des réunions qui sont prévues pour cela. Mais aussi en fonction de ses dimensions environnementales, de ses dimensions sociétales et de ses dimensions... Ce projet-là répond-il à des objectifs stratégiques comme, par exemple, le report modal ; comme, par exemple, l'amélioration de la mobilité quotidienne sans forcément augmenter très fortement les distances des personnes, sans forcément augmenter le budget temps des personnes.

Donc voilà le cœur de cette mécanique nouvelle d'évaluation. Les nouvelles circulaires... Il y a une réunion la semaine prochaine, le 12 au Ministère pour caler les formes, disons élaborées. Le temps ensuite que ça passe par tous les ministères. Le temps ensuite que ce soit publié par un décret ou par une circulaire. Il va falloir compter un an. Mais ces circulaires seront là le jour où ce projet, l'Anneau des Sciences, verra peut-être le jour et qu'il faudra l'évaluer en fonction de ces nouveaux critères.

Donc, juste pour terminer en quelques minutes. Qu'est-ce que vous allez trouver dans ces circulaires quand elles seront publiées ? Aux variantes près parce que d'ici un an il peut y avoir des changements. Mon voisin ou quelques autres peuvent proposer des améliorations. Vous allez trouver trois dimensions clefs : les trois dimensions du développement durable, sociétale, environnementale, économique, mais ces trois dimensions ne sont pas présentées de façon un peu générale. C'est présenté avec des indicateurs extrêmement précis.

Donc sur la question environnementale, et bien vous allez devoir, le maître d'ouvrage va devoir expliquer quels seront les impacts sur la biodiversité, quels seront les impacts sur la faune et la flore, quels seront les impacts sur l'eau, quels seront les impacts sur les émissions, etc.

Donc il y a un certain nombre de critères qui sont présentés et qui ne sont pas agrégés. L'idée c'est de dire : on ne va pas faire la somme des critères avec une boîte noire. C'est bien d'avoir les critères, de façon qualitative ou quantitative, explicitement, sur toutes ces

questions environnementales. Vous trouverez le tableau dans le PowerPoint qui sera mis sur le site.

Même chose pour les questions sociales et sociétales : qu'est-ce qu'il va se passer pour les personnes en termes d'accessibilité ? Quels seront les gagnants et les perdants, éventuellement, du projet ? Quels sont les systèmes ?

Vous voyez bien que sur un projet de ce type-là, si on se contente de parler d'une route... Si on dit : on fait un projet routier. Je peux vous dire que le projet ne se fera jamais. Je l'ai dit d'ailleurs au porteur du projet. Si dans le même temps vous dites : ah ! Voilà ce qu'il se fait sur la route, mais voilà ce qu'il se fait sur les transports collectifs, et voilà comment, peut-être les choses s'équilibrent ou ne s'équilibrent pas, à voir. Là bien sûr la méthode d'évaluation vous dit qu'il faut absolument faire cela, vous êtes obligé de faire cela. Et vous êtes obligé de faire l'hypothèse sans rien faire. Donc ce qui va être discuté tout à l'heure, en disant : « les solutions alternatives » ou « qu'est-ce qu'on pourrait faire sans faire l'Anneau des Sciences », c'est quelque chose qui est explicitement prévu dans la méthode. Le porteur du projet devra dire : « Voilà ce qu'il risque de se passer si on ne fait rien » ou « si on ne fait rien plus ça » ou « si on fait ce qui a été prévu plus autre chose ». Donc vous voyez bien que l'ouverture du champ est assez large. Donc question environnementale.

Question sociale qu'on peut très fortement centrer sur les questions d'accessibilité. Quels seront les gagnants ? Quels seront les perdants, avec quel mode et ainsi de suite ?

Et puis enfin les questions économiques, bien sûr, qui sont les questions : comment financez-vous cela ? Qu'est-ce que ça coûte à la collectivité ? Qu'est-ce que ça rapporte à ceux qui vont utiliser ce projet ? Est-ce que ce projet s'intègre dans une perspective plus large, par exemple, de tarification de l'ensemble des déplacements dans l'agglomération ?

Et donc vous voyez bien que ce à quoi nous invitent – et je vais en finir là – les nouvelles évaluations... Et je crois que ceux qui ont préparé le dossier ont visiblement eu conscience de ça. J'ai regardé, comme vous, le dossier du projet de l'Anneau des Sciences, on voit bien que c'est déjà des choses qui sont intégrées. Une approche globale où un projet est regardé sur ces différents critères (environnemental, sociétal, social et économique), mais aussi de façon plus globale : quelle est la stratégie de l'agglomération pour les déplacements, pas seulement sur l'Anneau des Sciences, mais sur l'ensemble des déplacements ?

Voilà en gros les critères d'évaluation qui seront ceux qui seront appliqués à ce projet si, un jour, il va plus loin que le débat public.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup, et merci d'avoir été aussi concis et aussi clair que cela. Ce que je propose c'est de tout de suite passer la parole à M. DUPREZ, le directeur du département mobilité du CETE de Lyon. Donc aussi, même temps.

Fabien DUPREZ

Bonjour. Je suis Fabien DUPREZ, je suis le directeur du département mobilité au CETE de Lyon. Le CETE est un centre d'étude qui dépend du ministère du Développement durable. Donc nous n'avons pas fait, nous, les études du trafic du TOP, mais nous faisons assez régulièrement des études de trafics. Nous faisons notamment des travaux méthodologiques

sur le sujet. Donc c'est à ce titre-là que je vais essayer en quelques planches de vous parler de modèles de déplacements.

La première question, en fait : qu'est-ce qu'un modèle de déplacements ? Vous devez sans doute le savoir, une agglomération est quelque chose de complexe qui fait que les gens se déplacent, ne se déplacent pas, vont de tel point à tel autre, utilisent tel ou tel mode de transport. Cela dépend de très très nombreux paramètres.

Donc pour essayer de représenter ce système de déplacements, on est obligé de faire beaucoup d'hypothèses sur le fonctionnement de l'agglomération, sur ses caractéristiques, etc. Et qu'est-ce qu'on met finalement dans un modèle de déplacements urbains, comme ce qui a été utilisé pour les études de trafic de l'Anneau des Sciences ? C'est d'abord des données d'entrée. On donne toute une série d'informations sur le contexte socio-économique, sur le territoire, où sont localisés les emplois, les populations, sur les réseaux de transports, quel autre projet d'infrastructure ou de services de transports va-t-on faire en plus du projet du maître d'ouvrage ?, par exemple. On rentre ce qu'on appelle des lois de comportement et de mobilité. C'est-à-dire, ce sont des lois qui permettent de passer de ces informations sur la façon dont est composée l'agglomération et sur ses réseaux de transports, aux déplacements proprement dits. On met tout cela dans un joli logiciel et ledit logiciel est chargé de calculer, avec toutes ces informations, les flux de déplacements qui vont se retrouver sur les différents réseaux de transports, que ce soit les réseaux de transports collectifs ou les réseaux de voirie.

Ce qu'il faut bien comprendre à travers ce que je viens de dire c'est qu'un modèle de déplacements, ce n'est pas la réalité. C'est une représentation de la réalité. Moyennant telle et telle hypothèse que je fais, voilà ce que je pense qu'il va se passer. Donc le nœud du sujet, c'est bien en fait les hypothèses que l'on fait, que l'on rentre dans le modèle.

Une fois qu'on voit un peu ce que c'est, à quoi cela sert ? La première chose à quoi on utilise un modèle de déplacements habituellement, c'est déjà de s'assurer qu'il arrive à reconstituer correctement, c'est le moins que l'on puisse en attendre, la situation actuelle. C'est-à-dire que l'on s'assure qu'en faisant tourner ce modèle, on retrouve les flux que l'on observe concrètement dans les réseaux de transports en commun et sur le bord des routes. C'est ce que l'on appelle : caler un modèle. On s'assure déjà qu'il resitue bien la réalité actuelle.

Et puis ensuite, tous les paramètres que je vous ai indiqués, on va les faire évoluer dans le temps, moyennant un certain nombre d'hypothèses. Donc on va faire évoluer le contexte socio-économique, on va faire évoluer l'occupation du territoire, on va regarder où l'on pense que les emplois, que les populations vont se localiser. Qu'est-ce que dit, par exemple, le schéma de cohérence territoriale sur l'augmentation de la population sur l'agglomération ? On va faire évoluer également les comportements de mobilité : est-ce que le nombre de déplacements par personne reste constant, ou est-ce qu'il augmente ou est-ce qu'il diminue ? Quels sont les critères de choix modaux ? Etc...

Et puis, chose très importante, on fait évoluer les réseaux de transports. Quels sont les projets, en dehors du projet du maître d'ouvrage, les projets d'infrastructure qui vont se faire, mais aussi les projets de services qui vont emprunter les infrastructures déjà

existantes ? Et puis qu'est-ce qu'on imagine comme tarification sur ces réseaux de transports ? Et moyennant tout cela, on va essayer... le modèle a pour objectif de passer de la réalité actuelle à des projections futures moyennant les hypothèses que l'on a faites. Donc on voit bien qu'il y a un nombre très très important d'hypothèses et c'est pour cela que l'on travaille par scénarios. On peut imaginer différents scénarios du futur. Il peut et, normalement, il doit y avoir débat sur les différents scénarios qui vont se passer dans le futur. Donc un modèle, ce n'est pas une prédiction de trafic, c'est une prévision, beaucoup plus modestement, c'est une prévision de trafic. Donc pour faire clair, si je dois embaucher quelqu'un pour faire un modèle au CETE, je n'embauche pas Madame Irma, j'embauche plutôt un économiste, un mathématicien, éventuellement. Ce n'est pas la boule de cristal. Cela dépend des hypothèses que l'on met dedans.

Puisque le nœud du sujet, finalement c'est ces scénarios, comment est-ce qu'ils sont préparés, comment est-ce que l'on fonctionne ? Bien sûr, on part de notre situation actuelle. Il est toujours très important de décrire. C'est ce qui a été fait dans le dossier du maître d'ouvrage. Où est-ce qu'on en est, comment, quels sont les flux de déplacements, comment est composée la ville aujourd'hui ? C'est déjà très important de recueillir l'information sur ce qu'il se passe aujourd'hui. Et puis, on va faire un certain nombre d'hypothèses qui vont être communes à tous les scénarios. C'est-à-dire que, quoiqu'il arrive, il y a un certain nombre de choses dont on pense que le futur comportera ces choses-là. Donc on va faire des hypothèses sur l'évolution de la demande de déplacements. Cela, je vous en ai parlé tout à l'heure : contexte macro, la population, l'emploi... Tout cela va générer des déplacements.

La deuxième chose sur laquelle on va faire des hypothèses... Et c'est habituellement toujours un moment assez délicat parce qu'il y a toujours des tas de projets dans les cartons et lesquels on va prendre ? On va faire des hypothèses sur l'évolution de l'offre de transports. Il y a des choses que tout le monde est d'accord pour prendre habituellement, c'est ce qu'on appelle les coups partis. Il y a déjà les entreprises qui sont en train de travailler, qui sont en train de faire le tramway, la route ou je ne sais quoi. Donc ça, c'est parti, ce n'est pas là aujourd'hui, mais dans un an, c'est mis en service. On le prend.

Et puis, ensuite, il y a toute une série d'autres projets dont on se dit : quoiqu'il arrive, on pense que ces projets vont se faire. Ce peut être des projets qui sont inscrits dans un plan de déplacements urbains ; ce peut être des projets qui sont inscrits dans un schéma de cohérence territoriale dont on dit que, ces projets-là, par exemple, que je fasse l'Anneau des Sciences ou que je ne le fasse pas, je vais faire ça. Donc, ça, c'est les hypothèses communes, le cadre de base, dans tous les scénarios, il y a cela.

Et ensuite, on va faire varier certaines choses d'un scénario à un autre, pour faire des scénarios contrastés. Donc, le premier scénario que l'on élabore, c'est un scénario très important, c'est le scénario de référence. En gros, si je ne fais pas le projet porté par le maître d'ouvrage, ni quelque investissement d'ampleur que ce soit, qu'est-ce que je vais faire ? Je ne vais sans doute pas rien faire, je vais essayer de faire au mieux avec ce que j'ai. Alors on dit en termes techniques, optimiser la situation existante. Donc, par exemple, si j'ai prévu de faire une rocade urbaine, si je ne la fais pas, peut-être quand même que je vais essayer de traiter quelques carrefours, peut-être que je vais renforcer quelques lignes de bus. Dans ce scénario-là, je ne fais pas d'investissements majeurs, mais je fais au mieux avec ce que j'ai. Scénario de référence et tous les scénarios sont comparés habituellement à ce

scénario de référence : qu'apporte tel ou tel scénario par rapport à ce scénario de référence et aux objectifs que l'on s'est fixés pour l'agglomération ?

Le scénario de projet, c'est le scénario qui comprend le projet du maître d'ouvrage, mais qui comprend habituellement aussi, les autres projets qui sont liés au projet du maître d'ouvrage. Il y a des projets qui vont ensemble : on fait l'un plus l'autre ou l'on ne fait pas l'un sans l'autre.

Dernier type de scénario, ce sont les scénarios alternatifs. C'est un scénario qui suppose un certain nombre d'investissements, mais qui ne sont pas ceux prévus par le maître d'ouvrage. Et là, comme l'imagination est infinie, le nombre de scénarios peut être tout à fait infini. Il faut juste penser que pour les étudier, il faut un peu de temps. Donc, si l'on veut conclure un jour, il faut en faire un nombre raisonnable.

Dernier point que je voulais aborder avec vous.

C'est deux, trois informations sur comment fonctionne finalement le cœur d'un modèle de déplacements urbains. Je vais faire cela en une *slide*. Il y a des bouquins de 300 pages dessus, donc je vais essayer... Ce petit tableau essaie de résumer comment ça marche. Et notamment je vais vous expliquer à quoi servent ces enquêtes, puisque vous avez pu constater que, dans le dossier du maître d'ouvrage et dans les fiches qui l'accompagnent, il y a toute une série d'enquêtes qui sont présentées, qui sont utilisées, en fait qui viennent alimenter la modélisation.

Alors, il y a plusieurs étapes habituellement dans la constitution d'un modèle de déplacements urbains. Je ne vais pas rentrer dans le détail des étapes. Vous aurez le PowerPoint qui sera mis à votre disposition. Ce qui est important c'est qu'il y a trois premières étapes qui consistent à regarder : quelle est la demande de déplacements ; qui veut se déplacer pour aller où ; combien y a-t-il de déplacements pour aller de tel point à tel point ? Ce sont les trois premières étapes. Avec quel mode de transport ? Et puis il y a une quatrième étape qui consiste à prendre ces déplacements et à essayer de voir par où les gens vont passer concrètement sur le réseau. Par quel chemin ? Quel chemin ils vont emprunter ? Ils vont prendre rue machin et puis le boulevard truc, ou ils vont prendre le bus truc, puis le tramway machin, etc. Ils veulent aller de tel endroit à tel endroit, par où ils passent ? Et les gens habituellement essaient de faire au plus court ou au plus rapide, en tout cas.

Pour la première partie, pour la partie analyse de la demande, c'est là que vous allez retrouver toutes les données socio-économiques, emploi, population de l'INSEE et également projections que l'on peut faire dans les SCoT, et puis vous allez retrouver tout ce qui est les enquêtes sur la demande de déplacements. Donc ce sont les fameuses enquêtes ménages-déplacements, dont on vous parlera plus tard, qui permettent tout simplement de savoir, à un moment donné, combien est-ce qu'il y a de déplacements, tous modes confondus, qui sont réalisés par les habitants d'une agglomération. Et puis dans l'agglomération lyonnaise, il y a également des gens qui n'habitent pas l'agglomération, qui viennent, soit qui se dirigent vers l'agglomération lyonnaise, donc c'est de l'échange, soit qui la traversent. Quelqu'un qui va de Paris à Marseille et qui passe par la rocade Est, il a traversé l'agglomération lyonnaise. C'est du trafic de transit. Donc pour cela, on fait un cordon autour de l'agglomération. C'est une enquête cordon. Et on intercepte les véhicules,

on leur demande d'où ils viennent, où ils vont, et comme cela on sait quel est le trafic de transit qui passe à travers cette agglomération.

Ce sont toutes ces enquêtes qui vont alimenter le modèle pour pouvoir avoir à la fin, ce que l'on appelle, une matrice origine-destination, c'est-à-dire combien y a-t-il de déplacements qui vont de tel point à tel point. Et puis, ensuite, on a toute une série d'enquêtes qui se fait sur les réseaux eux-mêmes. On observe concrètement les flux. Pour une enquête ménages, par exemple, on a au domicile des gens. On leur demande ce qu'ils ont fait la veille. Là, sur les enquêtes sur l'utilisation des réseaux, on va dans les bus, dans les trains, au bord des routes. On fait des comptages. On compte combien de voyageurs, combien de voitures, combien de poids lourds. Et, éventuellement, on arrête les gens en leur demandant : « Vous êtes monté dans le bus, où est-ce que vous allez ? Est-ce que vous allez prendre un tramway derrière, etc. ? » Donc ce sont des enquêtes origine-destinations. Et c'est avec toutes ces informations-là que l'on arrive à faire, ce que j'ai appelé tout à l'heure, le calage proprement dit du modèle.

Voilà en résumé le message que je voulais faire passer. Un modèle, vous voyez, c'est quelque chose qui est relativement compliqué, mais ce qui est très important, ce qui est très important, ce n'est pas tant l'outil proprement dit que les informations que l'on rentre dedans.

Je vais vous donner une image : si je veux auditer les comptes d'une entreprise, ce qui est intéressant ce n'est pas d'auditer Excel. Savoir si Excel est bien ou pas bien, c'est d'auditer les chiffres que je vais entrer dans Excel. Donc, là, c'est pareil. Ce qui est important pour apprécier un modèle... Il y a des outils qui existent sur le marché, qui sont utilisés un peu par tout le monde. Ce n'est jamais parfait, mais ce qui est très important ce sont les hypothèses que l'on rentre dedans. Les hypothèses que l'on rentre dedans, ce sont des choix politiques. Je veux dire, savoir s'il va y avoir 150 000 habitants de plus dans l'agglomération lyonnaise ou pas : c'est une décision. On souhaite accueillir ou pas ces habitants et évidemment cela va faire des déplacements en plus si on les accueille.

Merci de votre attention.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci bien.

Avant de passer la parole à la salle, la Commission a une question à vous poser.

Nous avons reçu à ce jour neuf demandes d'expertises ou d'études complémentaires, certaines reliées par un grand nombre d'intervenants.

Alors les textes sont bien prévus et on vous l'a rappelé hier que la Commission particulière a la possibilité, peut, c'est le terme qui est utilisé, peut demander à la Commission nationale de diligenter une expertise indépendante. Cette possibilité de diligenter implique que nous comprenions bien sur quoi peut porter une expertise complémentaire, sachant qu'elle devra être faite dans une durée maximum de deux mois qui est impartie par la loi.

Compte tenu d'un certain nombre de courriers que nous avons reçus, beaucoup de courriers émettent un doute sur les modèles utilisés par le Grand Lyon et le SYTRAL et on aimerait avoir votre avis dessus. Des demandes s'interrogent sur l'ancienneté des données ayant été utilisées pour construire le modèle actuel du Grand Lyon, estiment que les recalibrages effectués, suite aux différentes enquêtes, n'ont pas permis de recalibrer les fonctions

internes du logiciel qui lit les différents paramètres et que, de ce fait, il devient difficile d'établir des prévisions à l'horizon 2030. On nous dit également que le fait que le Grand Lyon dispose d'un modèle routier et que le SYTRAL dispose d'un modèle de transports collectifs est un handicap. Et les demandes notent qu'un modèle multimodal a été décidé en 2012 par le Grand Lyon et ses partenaires. On nous signale également que les évolutions sociétales ou économiques, hausse des prix de pétrole, fiscalité écologique, peuvent induire des scénarios de rupture et que ces scénarios risqueraient d'être mal traduits dans un modèle ancien. Et la question qui nous est posée, et je vous la pose : de ce fait les modèles utilisés et les hypothèses de report modal formulées dans le dossier, sont-ils suffisamment fiables pour étayer les conclusions du maître d'ouvrage et un modèle multimodal aboutirait-il à des conclusions différentes ? J'avais posé quand même la question ce matin par écrit et, parce que je ne voulais pas vous prendre au dépourvu et si vous pouvez nous apporter, en quelques minutes, quelques éléments de réponse pour que la Commission commence à réfléchir sur ce qu'elle peut demander.

Fabien DUPREZ

Vous êtes bien installés ? C'est bon ? Vous êtes confortablement installés ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Trois minutes.

Fabien DUPREZ

Je laisserai aussi Yves CROZET compléter.

Je vois qu'il y a des gens qui connaissent bien les modèles dans la salle et qui posent des questions pertinentes.

Il y a plusieurs questions en fait.

La première question, c'est la question de l'ancienneté du modèle. Oui, c'est sûr, plus les données que l'on utilise dans le modèle sont récentes, mieux c'est. Je ne vais pas dire le contraire. On pourrait chaque année avoir une enquête ménages-déplacements. Oui, ce serait encore mieux. Il n'en demeure pas moins que ce qui est très important c'est que, quoiqu'il arrive, que l'on prenne une enquête ménages de 95 ou de 2006, ou si on en refait une demain ou en 2014, on va se projeter dans le futur : horizon 2030, voire plus avec tout ce qui est impacts environnementaux, on peut aller beaucoup plus loin. Le plus compliqué, en fait, ce n'est pas tant le fait de ne pas avoir des données tout à fait récentes sur l'observation de l'actuel, que de faire des hypothèses sur les projections dans le futur. Et donc, quand bien même vous auriez des données d'hier, n'empêche que pour passer d'aujourd'hui à 2030 ou 2040, il va falloir faire un certain nombre d'hypothèses et c'est notamment cela qui va jouer sur les résultats du modèle.

La deuxième chose est que l'on n'a pas... Effectivement, des enquêtes ménages utilisées dans le modèle sont relativement anciennes, en revanche le modèle, il est recalé avec des trafics récents. C'est-à-dire que, quand je vous expliquais tout à l'heure : il y a la demande d'un côté et l'utilisation de l'autre. Oui, les données sur la demande sont relativement anciennes. Oui, effectivement ce serait encore mieux si elles étaient plus récentes. En

revanche ce qui sert à s'assurer quand même que l'on reconstitue bien le trafic, c'est bien des données de comptage de 2008, 2009, 2010, très récentes.

Le deuxième point, modèle multimodal, modèle routier, modèle TC. J'ai envie de répondre en disant : en fait ce serait surtout mieux pour le Grand Lyon, s'ils avaient un modèle multimodal. C'est-à-dire actuellement comment c'est fait ? Tout le monde le fait sur l'agglomération lyonnaise, puisqu'il n'y a pas de modèle multimodal pour l'instant, il est en cours de construction. De tous les maîtres d'ouvrage qui interviennent, quand le CETE intervient sur des projets, il fait ça aussi. Cela consiste à faire tourner d'un côté un modèle transports collectifs et de l'autre côté un modèle routier, de faire des aller et retour entre les deux, pour essayer de converger vers une situation qui nous semble la plus réaliste. Donc, en particulier, habituellement, avant de faire tourner le modèle routier, on commence par regarder dans le modèle de transports en commun, rentrer des informations dedans, voir tout ce que l'on peut mettre, le maximum de gens que l'on peut mettre dans les transports en commun, et on dit qu'une fois qu'on a essayé au mieux d'utiliser les transports en commun, voilà ce qu'il reste à écouler sur la route, et nous faisons tourner le modèle routier.

Voilà en synthétique, le genre de choses qui sont faites.

Donc c'est sûr que tout cela est fait par des allers-retours entre les outils. Donc l'approche est bien multimodale, mais c'est sûr que pour le Grand Lyon, il se serait moins fatigué s'il y avait eu un modèle multimodal. Je ne suis pas sûr que cela aurait été d'une qualité infiniment meilleure. Il aurait fallu sans doute faire plus de scénarios, plus d'hypothèses. Enfin, cela aurait été plus vite, ils auraient fait plus vite des études, cela aurait coûté moins cher. D'ailleurs tout le monde est convaincu, puisque tous les partenaires de l'agglomération lyonnaise sont bien convaincus de cela et ont signé pour lancer ce modèle.

Ensuite la question des évolutions sociales, économiques et si le pétrole passe à 500 dollars le baril ou des choses comme cela... Ce sont des questions qui sont effectivement toujours posées. C'est normal qu'on les pose. Le problème, en fait, avec cette affaire-là, c'est que ça dépasse la question de la modalisation des déplacements. C'est-à-dire, qu'est-ce qu'il se passerait, dans ce pays, je dis bien dans ce pays, pas dans cette ville, dans ce pays, si le prix du baril était multiplié par deux, trois, quatre, cinq. Je ne sais pas, j'ai noté des choses qui pourraient se passer : peut-être que du coup tous les constructeurs automobiles se mettraient à vendre que des voitures électriques, parce que là, tout à coup, même si c'est un peu plus cher aujourd'hui, ils mettraient tous leurs efforts de recherches là-dessus ; peut-être que la balance commerciale de la France serait dans une situation absolument catastrophique, qu'il n'y aurait plus un centime d'argent public et de toute façon nous ne serions même pas là pour parler de faire ou de ne pas faire l'Anneau des Sciences, tellement la balance commerciale serait catastrophique ; peut-être qu'il y aurait une révolution et que le gouvernement serait obligé de supprimer le TIPP ; peut-être... Donc des tas de choses qui dépassent totalement le modèle. C'est-à-dire, le baril à 500 dollars, ce n'est pas le modèle qu'il faut refaire, c'est une autre société que l'on fabrique, et ça dépasse ce que l'on peut demander, je dirais, à un modèle. C'est de l'ordre du débat social, c'est de l'ordre de la prospective, ce n'est pas de l'ordre de la modélisation d'un projet d'infrastructure. Ce qui

peut être fait modestement, en revanche, c'est, je dirais, avec le modèle, tester, faire des scénarios de tests de sensibilité. Se dire que j'ai supposé que j'avais x % de parts de marché des transports en commun, qu'est-ce qu'il se passerait si, pour des raisons que, à la limite je n'ai même pas besoin d'expliquer, si c'était un petit peu plus ou un petit peu moins ? Donc on fait des tests de sensibilité. Habituellement, c'est ce que l'on fait avec les modèles. Le modèle, il n'est pas capable de restituer, je dirais, un changement social majeur. Ça ne se modélise pas, ça se discute, ça se vit, éventuellement, mais ça ne se modélise pas bien. Par contre, il est capable autour de valeurs centrales de faire des tests.

La dernière question, c'est la question des reports modaux qui ont été imaginés. Effectivement, j'ai regardé cela. Je voyais que sur le vélo, il était imaginé 7,5 alors que l'on est à 2,5 % de part de marché. Donc c'est assez ambitieux. C'est à peu près ce qu'il y a sur la communauté urbaine de Strasbourg actuellement, qui est la ville-vélo majeure en France. Il est imaginé 3 à 4 % de report de la voiture sur les transports en commun. C'est ce que l'on a observé entre les deux dernières enquêtes ménages, à peu près. Donc ce sont des prolongations plutôt volontaristes de tendances. Ce n'est pas une rupture, donc la réponse est la même. C'est difficile de dire si c'est réaliste ou pas. C'est plutôt des tendances que l'on a observées par le passé, donc ce n'est pas, en tout cas, aberrant. Au moins cette hypothèse doit être testée, ça, c'est sûr. On peut également faire des tests de sensibilité.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci, beaucoup.

M. CROZET, un mot.

Yves CROZET

Sur les modèles, deux remarques.

La première : il y a les enseignements du passé.

Il se trouve que nous, chercheurs, il y a une vingtaine d'années au laboratoire, avec différents partenaires, les conseillers ISIS, on avait établi un modèle que l'on appelait Télescopage et qui essayait de regarder les trafics de l'agglomération lyonnaise – trafics routiers – horizon 2015, avec le mélange des trafics, trafic local, trafic international, trafic national, les camions, les voitures, etc. Le résultat du modèle nous disait : ce sera la catastrophe absolue à Lyon en 2015 compte tenu des évolutions de trafics. La réalité a à la fois confirmé le modèle et a montré, exactement ce que vient de dire Fabien, on ne peut pas tout prévoir. C'est-à-dire que, vous savez, l'expression courante « on va dans le mur », il ne faut jamais l'utiliser. On ne va jamais dans le mur, on tourne avant. Ce qu'il s'est passé pour le trafic de l'agglomération lyonnaise, c'est qu'effectivement il y a toujours de la congestion routière. Toujours beaucoup de camions, beaucoup de voitures, les entrées sur Lyon le matin sont compliquées. Ceux qui prennent les quais de Saône le matin, ce n'est pas simple. La congestion existe, mais cela dit, il y a des aménagements qui ont été faits, il y a des transports collectifs qui ont été faits ici ou là, il y a des réductions de voiries qui ont fait que petit à petit des personnes ont fait soit du covoiturage, soit elles ont pris les TER, etc.

Donc on s'est aperçu que le système s'équilibre avant d'aller dans le mur. Même si, bien sûr, le modèle Télescopage avait raison de souligner le fait qu'il allait y avoir une pression

croissante sur les infrastructures dans la région lyonnaise. En fait, le trafic poids lourds n'a pas augmenté autant que prévu, surtout depuis 2008, 2009, et le trafic automobile n'a pas augmenté. Donc, notre modèle s'était trompé. Mais notre modèle avait bien pointé les véritables problèmes de pression sur l'infrastructure qui a fait que, petit à petit, le système s'est adapté. Donc c'est comme cela qu'il faut voir les modèles.

Et deuxième information, c'est peut-être un scoop, mais le modèle multimodal, nous, au LET, on en a un. Donc, voilà, on en a un et ce sont des choses sur lesquelles on peut faire des tests. Je n'en dis pas plus.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Deux questions ou trois questions dans la salle, peut-être. Est-ce que quelqu'un veut poser ou est-ce que les équipes... Oui ? Une question devant, s'il vous plaît. Nous n'en prendrons pas beaucoup parce que nous sommes... M. KOLHLHAAS...

Jean SARAILLON

Elle sera brève.

Fabien DUPREZ, excuse-moi, nous a très bien expliqué les conditions générales d'un modèle, mais en fait comment a fait le Grand Lyon, avec ISIS et la SEMALY ? On ne connaît pas les hypothèses, on ne connaît pas exactement la mobilité, on ne sait pas quelles sont les interactions, bidouillages, je ne sais pas, ce n'est pas l'expression qui a été utilisée, mais les échanges, les réflexions qui ont été faites entre les modèles TERESE et DAVISON. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Tout de suite une réponse.

C'est ce qu'il est prévu dans la deuxième partie de cette réunion. Je n'ai pas dû être assez clair, tout à l'heure. M. KOLHLHAAS, rapidement. Encore un monsieur et on passera tout de suite...

Jean-Charles KOLHLHAAS

Sur cette question de modèle, première remarque.

L'intérêt d'un modèle multimodal tel que nous venons de le voter – l'ensemble des partenaires, c'est-à-dire le Grand Lyon, le département, la Région, etc., – c'est qu'il soit vraiment multimodal et pas seulement routier plus TCU, mais aussi TCNU. Puisque la problématique en particulier sur le dossier qui nous préoccupe, elle est bien sur le périurbain et sur une grande part qui est concernée par des transports en commun non urbains, que ce soit sur le TER ou que ce soit de l'autorité départementale. Et si ce modèle existe, il faut absolument prévenir immédiatement Gérard COLLOMB et Jean-Jack QUEYRANNE, puisque de mémoire, c'est quand même quelques millions d'euros que l'on a votés il y a quelques semaines pour le mettre en œuvre dans les trois ans qui viennent, puisque... Donc, il y a un enjeu d'argent public tout de suite, même si l'on n'est pas au milliard du projet Tronçon Ouest du périphérique. C'est un élément extrêmement important.

Juste une question parce que ce qui vient d'être dit et la réponse qui a été apportée par rapport à l'actualité des données, pas seulement du modèle, mais des données entrées dans le modèle. C'est extrêmement important, parce qu'on le voit de plus en plus sur un certain nombre de grands projets. Quand les données datent d'il y a plus de cinq ans, la question de la rupture, on l'imagine, on la met dans les modèles, mais on n'y croit pas. Quand on rentre des données qui sont actuelles, on commence à croire à la rupture. Parce que toutes les données qu'on a entrées depuis cinquante ans, par exemple pour le transport de marchandises, nous promettaient une multiplication par 7 du nombre de camions. Maintenant, on sait que le nombre de camions, il a stagné depuis vingt ans, et il commence à baisser depuis sept ans, à certains endroits. On est d'accord, mais là où on nous promettait une multiplication par 7. Vous voyez ce à quoi je fais référence, c'est une actualité de cette semaine. Donc, tant que l'on n'a pas des données qui permettent de croire à la rupture, on peut l'imaginer, mais on n'y croit pas du tout.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Encore une question, deux questions, et après on arrête. Vous répondrez bien entendu aux questions.

Maurice ABEILLE

Toujours par rapport au modèle, la question qu'on peut se poser, c'est : pourquoi on n'essaie pas d'utiliser des modèles qui font de l'interaction urbanisme-transport ? Parce qu'il est bien évident qu'un modèle multimodal est un modèle en soi. Urbanisme et transports : lorsque l'on développe plus les transports en commun que la voiture, l'urbanisation se fera différemment. Et donc, si on part toujours de la même hypothèse de départ qui était construite pour un schéma voiture, effectivement le transport en commun sera toujours perdant dans la solution. Les outils existent, je pense, donc ce serait bien de pouvoir les utiliser.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Présentez-vous. Vous avez oublié de vous présenter.

Maurice ABEILLE

Oui, pardon. Maurice ABEILLE, Lyon métro transports publics.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Et puis une question ici et nous arrêtons. Vous répondrez, nous vous repasserons la parole.

Éric MULLIER

Messieurs-dames, bonjour. Éric MULLIER, j'interviens en tant qu'habitant de la cité et c'est une demande de précision quant au rôle du SHIRT, vous m'excuserez si ce n'est pas tout à fait cela, mais c'est ce que j'ai compris. J'ai compris le 29 novembre de la bouche du préfet CARENCO que le SHIRT, donc, se prononcerait dans les 6 mois qui viennent quant aux bienfondés du COL ou du CEL, étant entendu que parallèlement à cela, le Grand Lyon

réfléchirait sur l'Anneau des Sciences. Là, vous venez de nous expliquer que l'organisme en question, la commission en question...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le S.N.I.T.

Éric MULLIER

Oui, d'accord,

... devra se prononcer peut-être dans un an lorsqu'elle sera complètement constituée sur l'Anneau des Sciences et sur le CEL ou le COL. Alors je voudrais lever l'ambiguïté si tant est qu'il y en ait une. Merci.

Yves CROZET

Non, il n'y a pas d'ambiguïté. La Commission SNIT ne parle pas de l'Anneau des Sciences. Ce n'est pas un projet qui est... Comme d'ailleurs la Commission SNIT ne s'occupe pas du Lyon-Turin, puisque c'est un projet international. Nous avons la liste des projets du SNIT. Par exemple pour la Région lyonnaise, il y a le projet de l'autoroute A45, Lyon/Saint-Étienne, il y a le projet de contournement autoroutier de Lyon, il y a des projets ferroviaires qui sont liés à la Région, par exemple le POCL, le projet Orléans-Clermont-Lyon. D'une part, notre commission, d'abord, rendra son rapport en avril. Notre commission ne rentrera pas dans les projets. Elle ne dira pas, ce projet, il faut le faire différemment. Et donc, par exemple, la Commission SNIT à l'échelle nationale ne dira pas un mot de l'Anneau des Sciences. Ça, c'est clair. Par contre, il y aura un schéma régional des transports qui va sans doute s'exprimer. Mais comprenez bien qu'on a quatre-vingt-dix projets à l'échelle nationale et que l'on va faire des groupes en disant, voilà les projets qui nous semblent prioritaires, voilà ce qui nous semble un peu moins prioritaire, et on ne va absolument pas rentrer dans le détail des projets.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Monsieur DUPREZ.

Fabien DUPREZ

Par rapport à la question des données actuelles. Encore une fois, les données sur les flux de déplacements, c'est-à-dire où les gens vont, jusqu'à où les gens vont, c'est l'enquête ménages effectivement, ce sont des données anciennes. En revanche, la question est de savoir est-ce qu'il y a plus ou moins de poids lourds ou de voitures sur les routes. Ça, on a des données récentes. Il y a des comptages au bord des routes et ça, on l'intègre. Le modèle est ce que l'on appelle recalé. C'est-à-dire qu'on le fait évoluer de façon à ce qu'il restitue au moins correctement la réalité d'aujourd'hui. Donc, le fait qu'il y ait plus ou moins de poids lourds sur l'A6 ou que sais-je, ce sont des informations que l'on a à disposition et que le maître d'ouvrage utilise même avec ce vieux modèle actuel. On redonne un coup de neuf au modèle. Ce n'est pas un nouveau modèle, mais c'est un modèle actualisé. On l'actualise régulièrement pour essayer de faire qu'il soit au plus proche de la situation qu'on observe. Donc, ce n'est pas idéal comme situation, mais cela n'ignore pas les évolutions récentes.

Après, mais je te laisserai compléter, mais sur les modèles interaction urbanisme transport. Moi, mon point de vue, là je donne mon point de vue. C'est que c'est des choses qui existent, qui sont plutôt développées par le domaine de la recherche, donc ce n'est pas des outils qui sont, je dirais, fréquemment utilisés dans les projets. Ce n'est pas des choses qui sont du domaine, je dirais, de l'étude opérationnelle de projets, au jour d'aujourd'hui. Mais, bien sûr qu'il y a de gens, plutôt dans le monde de la recherche, qui ont développé ce genre d'outils.

Yves CROZET

Je confirme. On a aussi un modèle LUTI au sein du labo. On peut lui demander des choses, ce n'est pas interdit. Ce qui est sûr c'est que ce sont des modèles qui souvent donnent des résultats qui sont un peu décevants pour le lecteur, parce que ce sont des modèles assez généralisés et qui montrent que finalement les choses sont dans l'épaisseur du trait, si vous voulez. Je vous donne juste un exemple. J'étais à Berkeley la semaine dernière sur le projet de TGV. Projet éventuellement San Francisco-Los Angeles. Des collègues ont regardé un petit peu ça. Qu'est-ce que ça pourrait donner ce TGV s'il existe à l'horizon 2030/2040 sur les émissions de CO₂, les trafics, etc. Résultat *peanuts* ! Un peu moins de trafic aérien, beaucoup plus de toute façon de trafic automobile parce qu'on est aux États-Unis, et donc ce qu'il se passe... Il y a des modèles LUTI qui ont fonctionné sur Paris, en disant que si on fait telle partie de Paris, etc., telle partie de tramway ou telle partie de RER nouveaux dans Paris. Paris, c'est tellement grand que quand vous faites un projet, ça se noie. Donc vous voyez un petit peu plus d'habitants ici ou là, etc. Donc l'idée du modèle LUTI est très intéressante en disant, bien sûr, si vous faites une infrastructure de transports nouvelle, cela va modifier les localisations. Mais quand vous faites une modification qui reste relativement marginale dans le système, que vous fassiez ou que vous ne fassiez pas l'Anneau des Sciences, fondamentalement les localisations dans l'agglomération ne vont pas changer. Alors, après je vais demander à mes collègues de regarder. Peut-être vous diront-ils le contraire, mais voilà un peu le problème du modèle LUTI pour l'avoir vu fonctionner sur plusieurs agglomérations. Les résultats sont souvent... Finalement, cela ne change pas grand-chose, parce que nous comprenons toute la mécanique. C'est comme un baril. Si vous mettez dedans une goutte de café dans un baril, ce n'est jamais qu'une goutte de café. Ça ne changera rien.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. On va passer et on vous remercie beaucoup de vos interventions, elles nous ont apporté, à mon avis, pas mal d'enseignements.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Oui. Allez-y.

Gérard CLAISSE

Sur ces questions de modalisation. Puisqu'Yves CROZET nous a fait état que le LET disposait d'un modèle multimodal, sur lequel d'ailleurs, pour le caler, il y a eu un certain nombre de collaborations qui ont été nouées entre les services du Grand Lyon et le Laboratoire

d'économie des transports, je propose qu'à l'occasion, dès lors que les simulations auront été faites sur le modèle multimodal, nous puissions comparer les résultats, du modèle transport public et routier utilisé par le Grand Lyon, et les résultats donnés par le modèle multimodal. Si vous en êtes d'accord, pour éclairer l'assistance.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Tout à fait, je prends note.

Gérard CLAISSE

Simplement, sans répondre complètement, la question urbanisme transport, elle y est quand même dans le modèle à travers les hypothèses qui sont faites sur le SCoT, qui est quand même assez déterminant dans l'interaction urbanisme transport. Donc, on a une partie de ces évolutions-là significatives à horizon 2030 qui sont prises en compte dans la modalisation qui a été faite du scénario.

Fabien DUPREZ

Pour les modèles multimodaux, c'est que c'est fait à la main. Donc, encore une fois, c'est moins pratique, effectivement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Ici, une micro question et on passe tout de suite... Très rapide.

Bernard THIERRY

Bernard THIERRY de D.A.R.L.Y. C'est une micro question. Est-ce que vous prenez en compte le prix du logement ? Je connais une famille qui est allée habiter à côté de Saint-Étienne alors qu'elle travaille à Lyon, à cause du coût de l'immobilier sur Lyon.

Yves CROZET

Dans les modèles LUTI, c'est explicitement pris en compte, bien sûr.

Jean-Paul PUYFAUCHER

On vous remercie et on demande donc à M.BOSSUET de venir nous parler de l'enquête ménages-déplacements, et à M. Émile FODOR... Excusez-moi, je suis vraiment fatigué aujourd'hui... Mme Émilie FODOR, de nous parler de l'utilisation des outils. Je suis très fatigué.

Philippe BOSSUET

Bonjour. On m'a demandé effectivement de vous présenter l'enquête ménages-déplacements avec une partie, je dirais, sur ce que c'est globalement et puis un certain nombre d'éléments très rapides sur l'agglomération lyonnaise.

Donc, une enquête déplacements, c'est quoi ?

C'est un sondage réalisé auprès un échantillon représentatif de population. Ça veut dire que l'on dispose à partir de là d'éléments statistiquement valables. Donc c'est réalisé auprès des habitants d'un territoire, donc ça donne, à un moment donné, une photographie des

déplacements des habitants de ce territoire. En général, on travaille sur un jour moyen de semaine. Enfin, on travaille sur tous les jours de la semaine, pardon, du lundi au vendredi. Donc la méthodologie qui a été employée pour les enquêtes ménages, qui ont été effectuées sur l'agglomération lyonnaise, c'est la méthodologie dite CERTU. C'est-à-dire qu'elle assure une possibilité de comparabilité entre les différentes agglomérations et une comparabilité entre les différentes enquêtes ménages-déplacements qui ont été réalisées sur l'agglomération. Donc la réalisation de ces enquêtes est sous la maîtrise des collectivités intéressées en l'occurrence le SYTRAL, depuis quelques décennies sur l'agglomération lyonnaise, et d'une certaine façon contrôlée par le CERTU et le CETE, qui sont des organismes d'État puisque ce sont eux qui apportent la méthodologie et qui sont garants de son utilisation.

À quoi sert, maintenant, une enquête déplacements. Cela sert à alimenter un certain nombre de bases de données, donc ce qui permet ensuite de faire un certain nombre d'études également, que l'on évoque pour certaines ici. Cela permet également de mesurer l'évolution des pratiques de déplacements, à la fois dans le temps et, comme je le disais tout à l'heure, de comparer entre agglomérations. Puis enfin cela alimente des modèles en vue d'estimations prospectives, ce qui a été expliqué un petit peu auparavant.

Par ailleurs, ce n'est pas un suivi GPS des habitants d'un territoire. L'EMD ne fournit pas d'itinéraires. Par contre depuis 2006, on a – en lien avec le CERTU et le CETE sur la dernière enquête ménages – effectivement mis au point un système pour, je dirais, estimer les distances parcourues. Mais sans connaître les itinéraires, ce qui est un peu différent.

C'est un outil macro comme l'évoquait M. DUPREZ. On ne fait pas une enquête déplacements tous les 6 mois ou toutes les années, parce que c'est quelque chose de lourd à la fois financièrement et en termes de mobilisation. Par contre, il y a d'autres outils utilisables pour compléter cette connaissance des déplacements, qui ont été abordés : des enquêtes origine-destination que ce soit en matière de voitures, en matière de transports en commun ou sur les enquêtes qui concernent les transports en commun, tous les deux ans, trois ans maximum. Chaque ligne du réseau est enquêtée. Ce qui veut dire que les modèles sont alimentés par des données très récentes sur ce sujet-là, et je crois que c'est pareil pour les voitures.

Concernant le périmètre. Depuis 1965, l'agglomération lyonnaise a fait l'objet, grosso modo, tous les 9 à 10 ans d'une enquête ménages-déplacements. Par contre, bien évidemment, le périmètre de ces enquêtes ménages a énormément évolué pour tenir compte d'un phénomène de métropolisation. C'est-à-dire que la dernière enquête ménages a été réalisée de façon partenariale avec la Région, l'État, les départements voisins, un certain nombre d'agglomérations voisines, pour couvrir un large territoire qui est plutôt le territoire de la métropole lyonnaise. La dernière enquête a porté sur 453 communes, alors que le périmètre du SYTRAL est, vous le savez, un peu plus... bientôt, 60 communes seulement. 25 000 personnes ont été interviewées. Ça donne bien l'ampleur de ce travail et l'aspect échantillon et statiques intéressants. Par ailleurs, par rapport au schéma, les premières enquêtes, c'était en gros : Lyon-Villeurbanne, puis cela a été le Grand Lyon, puis un territoire un peu plus élargi et la dernière enquête nous permet de couvrir l'aire métropolitaine lyonnaise, sachant

que Saint-Étienne a sa propre enquête, je dirais, qui vient en interconnexion avec celle que nous avons réalisée.

Quelques éléments maintenant sur le type de résultats que donnent des enquêtes ménages. Par exemple des ordres de grandeur concernant les déplacements des habitants de l'agglomération. Donc 4,2 millions de déplacements par jour effectués, 7 millions sur l'aire métropolitaine, donc le territoire plus vaste que j'évoquais tout à l'heure. Ces déplacements intègrent à la fois les déplacements en voiture, en marche à pied, en transports en commun, en deux roues, en deux roues motorisés. Cela concerne bien l'ensemble des modes. Ce sur quoi je voulais attirer votre attention, c'est que, grosso modo, par rapport à la carte, en plus sombre, au milieu, c'est le périmètre de Lyon-Villeurbanne, donc 1,6 million de déplacements chaque jour, et à peu près le même nombre de déplacements, 1,4 million, sur, en fait, la périphérie de Lyon-Villeurbanne, c'est-à-dire le reste du Grand Lyon. Donc sur un territoire beaucoup plus étendu, le même nombre de déplacements que sur un territoire central relativement plus restreint. Et puis 655 000 déplacements, ce sont les déplacements qui sont réalisés en lien entre ces deux territoires.

Donc ces nombres de déplacements et les territoires concernés, bien sûr, ça impacte des questions que l'on a abordées par exemple à la réunion d'hier soir, sur l'efficacité des différents modes, des transports collectifs, de la marche à pied et de la voiture.

Autre élément que peut donner les enquêtes ménages, sur ce tableau vous voyez les parts modales entre ces différents modes de déplacements en 1995 et en 2006, où effectivement nous avons constaté une diminution de l'usage de l'automobile sur l'ensemble de l'agglomération. Une augmentation effectivement des transports en commun et donc, comme on l'évoquait, cela étant principalement dû ou remarqué par rapport à une forte baisse de l'usage de l'automobile dans la partie centrale de l'agglomération. Comme le faisait remarquer, je crois, un auditeur de la réunion hier soir, là où effectivement les transports en commun sont les plus développés et les plus concentrés, mais là aussi où la marche à pied est la plus développée et où on trouve évidemment des formes urbaines et des densités de population propices à ce genre de répartitions modales. Ce qui n'est pas forcément le cas sur tous les territoires de l'agglomération ou de la métropole.

Justement, sur ces sujets de répartitions modales, selon les territoires et les types de déplacements, on voit par exemple que sur des déplacements internes à Lyon-Villeurbanne, la part de marché de la voiture est de l'ordre de 25 % et l'on a 50 % de marche à pied. Sur les déplacements internes aux territoires du reste du Grand Lyon, c'est-à-dire périphériques à Lyon et Villeurbanne, on est plutôt à 58 % de l'utilisation de la voiture, et 6 % des TC. Et puis pour ce qui concerne les échanges entre Lyon, Villeurbanne et le reste du Grand Lyon, là, où on a une marche à pied évidemment extrêmement faible, voire inexistante, on est à 67 % d'usage de la voiture.

Si l'on prend un petit peu recul et que l'on revient sur une problématique plus métropole : en gris, c'est grosso modo l'ensemble du périmètre enquête ménages qui correspond, si on y rajoute Saint-Étienne, à l'aire métropolitaine lyonnaise, en jaune l'agglomération lyonnaise. Ce que l'on voit est que, chaque jour, on a 365 000 déplacements qui sont réalisés par des personnes qui habitent dans l'aire métropolitaine et qui viennent sur l'agglomération

lyonnaise. Et ces déplacements sont réalisés à 85 % en voiture, 10 % en transports collectifs. Quand on regarde dans l'autre sens, c'est-à-dire des habitants de l'agglomération lyonnaise qui vont dans l'aire métropolitaine lyonnaise, cette fois-ci la part des transports en communs diminue pour se situer à hauteur de 3 %.

Si on regarde maintenant... par exemple on fait un zoom sur les conférences des maires de l'Ouest lyonnais, donc qui sont des territoires un peu plus directement concernés par le projet Anneau des Sciences. On a des déplacements internes à 60 % en voiture particulière, des relations avec Lyon-Villeurbanne à 70 % en voiture particulière. Sachant que ce type de déplacements par rapport aux suivants sont un peu plus concentrés et plus propices effectivement à une augmentation de la part de marché des transports en commun. Et enfin des échanges avec les autres secteurs du Grand Lyon, à 90 % en voiture, donc des déplacements relativement diffus dans leur destination.

Et enfin, pour terminer, si on zoome, par exemple, sur le secteur où la conférence des maires, Lômes et coteaux du Rhône, on arrive avec l'enquête ménages à faire ce genre de répartitions, qui en fait décrit et quantifie les déplacements qui, d'une part, sont réalisés vers le centre de l'agglomération, c'est-à-dire Lyon-Villeurbanne. En l'occurrence, si l'on additionne, on a par exemple ici, 85 000 déplacements, dans un sens ou dans un autre, entre Lyon-Villeurbanne et Lômes-coteaux du Rhône, pour 60 000 déplacements, qui eux vont sur les autres territoires de l'agglomération lyonnaise, en l'occurrence les territoires de l'Ozon, puis les territoires Portes du Sud, Portes des Alpes, Rhône-Amont, Ouest-Nord et Val d'Yzeron. C'est-à-dire que ça se répartit, je dirais, dans un grand cercle autour ou depuis ce secteur Lômes et coteaux du Rhône. Sachant qu'en termes de volume, c'est 60 000 pour 85 000 qui vont sur Lyon-Villeurbanne, et qui se répartissent selon sept ou huit grandes destinations.

En annexe de mon document, mais je crois que cela pourra être communiqué, il y a un certain nombre de points de vocabulaire sur les termes que l'on utilise pour justement évoquer ces résultats d'enquête ménages.

Jean-Paul PUYFAUCHER

D'accord, merci beaucoup. Ce sera sur internet. Mme FODOR, à vous.

Émilie FODOR

Bonjour.

Je vais maintenant vous présenter les principales données supports des études menées dans le cadre de l'Anneau des Sciences. Elles sont classées en deux catégories. Tout d'abord, ce que l'on appelle le recueil de données. Ce sont les données mises à notre disposition aujourd'hui, puis ensuite, dans un deuxième temps, les hypothèses qui ont été prises en compte dans le cadre des études réalisées pour l'Anneau des Sciences.

Nous avons différents types d'enquêtes à notre disposition, comme l'a dit M. DUPREZ, nous avons tout d'abord les résultats de l'enquête cordon qui nous permettent d'identifier les déplacements de portée nationale et d'échanges. C'est une enquête réalisée par interviews. Les résultats principaux sont à peu près de 600 000 véhicules qui entrent et sortent de

l'agglomération, avec une croissance annuelle d'environ 2 %. Nous avons aussi également à notre disposition ce qui est appelé couramment le bilan CORALY qui consiste à avoir, pour un jour ouvré moyen, l'ensemble des charges de trafic sur le réseau structurant et les évolutions par rapport aux années précédentes. Ce que l'on peut remarquer, c'est que, malgré une baisse des trafics les deux dernières années, donc 2008 et 2009, l'année 2010 a été marquée par une hausse de trafic sur les voiries structurantes de l'ordre de 1,5 %.

On a aussi à notre disposition différents types d'enquêtes et d'exploitations. La dernière enquête que l'on peut citer a été réalisée par l'Agence d'urbanisme en juin 2011 qui permet de constater qu'autour d'un cordon délimité par l'hypercentre, le trafic a baissé d'environ 1 % par an depuis 2001. Qu'en traversée d'un cordon que l'on peut appeler de périphérique délimité par le périphérique Laurent Bonnevey, le BPNL et l'axe A6/A7, le trafic véhicule a stagné depuis 2005. Par contre sur un écran plus lointain délimité par la rocade Est et l'A46, le trafic a continué de croître.

Nous disposons aussi de différentes enquêtes et d'exploitations sur la fréquentation des transports en commun. Donc sur le réseau TCU, on a aujourd'hui 1,5 millions voyages/jour sur l'ensemble du réseau, dont la moitié effectuée par le réseau métro. Et le nombre de voyages à la période de pointe du soir représente environ 10 %.

Pour avoir une connaissance plus fine de ce qu'il se passait sur l'axe A6/A7, nous avons réalisé en mai 2010, une enquête origine-destination sur l'axe A6/A7 par relevés de plaques minéralogiques. Les principaux résultats sont que l'axe A6/A7 est un axe multifonctionnel, qui comporte 10 % de trafic national et international, à l'heure de pointe du soir de trafics de transit, 30 % de trafic d'échanges et environ 60 % de trafics internes.

Concernant le transit, ce sont des éléments qui ont été soulevés lors des réunions précédentes. Ce que nous pouvons constater c'est que si on fait une coupure Nord-Sud, on a environ 50 000 véhicules/jour sur les trois voiries structurantes de l'agglomération : axe A6/A7, rocade Est et le périphérique Laurent Bonnevey. 50 000 véhicules/jour, qui est une coupure au niveau de ces trois voiries, représentent à peu près le trafic que l'on peut avoir aujourd'hui sur le BPNL, pour vous donner un ordre d'idée.

Concernant le trafic de transit Nord-Sud, cela représente à peu près 50 % de ce trafic.

On a aussi réalisé, pour avoir une connaissance plus fine de ce qu'il se passait sur le BPNL, une enquête par interview en novembre 2010. Les résultats principaux sont que les flux sont majoritairement des flux de périphérie qui circulent sur ce boulevard périphérique, entre l'Est et l'Ouest du Grand Lyon, et que la plupart des utilisateurs sont des usagers qui l'utilisent plusieurs fois par semaine, deux fois par jour. Ce sont donc des utilisateurs réguliers.

À l'échelle de l'Ouest, nous avons aussi réalisé différents types d'enquêtes et de comptages. Nous avons réalisé des enquêtes de temps de parcours sur onze itinéraires. Les principaux enseignements de ces enquêtes montrent qu'en heure creuse, la différence entre l'heure creuse et l'heure de pointe, c'est qu'en heure de pointe le temps de parcours pour un même itinéraire double, voire triple. Par exemple, en heure creuse on peut mettre dix minutes pour faire un itinéraire, alors qu'en heure de pointe, on va mettre jusqu'à trente minutes.

On a aussi réalisé des comptages sur des lignes-écrans. Donc, ce que vous pouvez distinguer sur la carte à droite. Ce dont on se rend compte par rapport à ces comptages de lignes-écran, c'est que la plupart des trafics qui sont sur les voiries de l'Ouest sont à destination du

centre de l'agglomération et plus extérieurs de l'agglomération, et coupent l'axe A6/A7. Et qu'il y a une forte proportion des usagers qui se trouvent sur les voiries de l'Ouest qui viennent depuis plus à l'Ouest de la RD42, donc depuis le grand Ouest.

Nous avons aussi les éléments sur les lignes de bus qui circulent dans l'Ouest lyonnais. On remarque que la clientèle sur ces lignes de bus est relativement faible. Nous avons aussi des éléments sur les réseaux ferroviaires de l'Ouest lyonnais. Donc sur les trois branches de réseaux de l'Ouest lyonnais, nous avons 6 500 voyageurs quotidiens, pour des motifs principaux domicile/travail et domicile/école. L'accessibilité de ces gares s'effectue essentiellement à pied et en voiture et la fréquentation de ces gares est principalement à destination du centre de l'agglomération et de l'Ouest.

Ce que l'on peut retenir par rapport à l'ensemble de ces différentes enquêtes et de comptages que nous disposons aujourd'hui, c'est que nous avons un réseau routier qui est congestionné à l'échelle de l'agglomération, qui mélange des fonctions. Et qu'il y a bien une diminution du trafic automobile dans le centre de l'agglomération grâce aux transports collectifs performants. À l'échelle de l'Ouest, nous avons bien un réseau routier saturé qui souffre d'un manque de maillage structurant, un réseau TCU peu attractif et contraint par la topographie du territoire, et un réseau TER en développement.

L'ensemble de ces données nous a permis donc de recalibrer le modèle routier que nous avons et à la fois le modèle transports en commun que le SYTRAL a.

Les évolutions de mobilités. Les différentes hypothèses, que nous allons prendre en compte, se basent sur l'évolution socio-économique sur l'agglomération lyonnaise. Nous avons prévu dans le SCoT, une évolution de plus 150 000 habitants, à l'Ouest une évolution de plus 9 000 habitants. Pour les emplois, nous avons une évolution sur l'ensemble de l'agglomération lyonnaise de plus 96 000 emplois nets, et à l'échelle de l'Ouest de plus 9 000 emplois supplémentaires. De par la décohabitation des ménages, phénomène que l'on observe aujourd'hui, nous avons pris comme hypothèse que, à l'horizon 2030, nous ne serons plus à 2,4 habitants par ménage, mais à 2,1 habitants par ménage et par logement. Nous avons bien sûr pris en compte le développement du covoiturage. Dans l'enquête ménages 2006, nous sommes à 1,35 conducteur/passager par véhicule. Nous avons pris une hypothèse d'évolution à 1,45, soit 100 000 co-voiturants en plus. Et nous avons pris aussi comme hypothèse une mobilité individuelle, tous modes, quasi stable.

Concernant les différents types de déplacements. Les déplacements de transit et d'échanges ont été définis conformément à l'instruction-cadre relative aux méthodes d'évaluation économique de grands projets de 2007, où nous avons une croissance de trafic et d'échanges linéaire de plus 1,25 % par an concernant l'échange et concernant le transit de 2,1 % par an.

Concernant l'évolution de demande des transports collectifs ferroviaires. Nous nous sommes basés sur une observation de ces dernières années pour laquelle il y a une évolution de 5 % par an sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Nous avons donc projeté cette évolution de plus de 5 % par an jusqu'à 2030. L'évolution de la demande mode doux est basée sur le plan mode doux du Grand Lyon, où un objectif de 7,5 % de part modale vélo est acté. Bien sûr,

ces 7,5 % de part modale vélo sont différenciés en fonction des territoires de l'agglomération. Par exemple, en hyper-centre, nous avons pris un objectif de 10 % de part modale vélo.

Concernant l'évolution de la demande VL, TCU et routier. Nous avons tout d'abord pris pour les nouvelles activités et les logements, des ratios usuels. Par exemple pour les emplois, on prend en compte 1,80 à 2,20 déplacements pour 100m² de SHON à l'HPS, et pour les habitants c'est en moyenne 3,4 déplacements par habitant et par jour. Pour chaque projet, ce jeu de ratio est adapté et précisé, afin d'estimer l'ensemble des nouveaux déplacements générés au regard de la zone considérée. Puis les déplacements sont distribués selon les polarités d'attraction et ensuite un modèle macroscopique combinant le mode de transport en commun et le mode routier est utilisé de façon à corriger et préciser la répartition modale en fonction des réseaux de transports prévus en 2030.

Vous avez ici un tableau qui vous présente tout ce que je viens de vous dire auparavant. Donc à l'échelle du SCoT, nous avons 150 000 habitants supplémentaires, 96 000 emplois supplémentaires et nous passons à un taux d'occupation des véhicules à 1,45. La demande totale de déplacements augmente jusqu'à 5,7 millions de déplacements supplémentaires, une évolution globale des déplacements de plus de 7 %, une évolution globale des déplacements VP de + 4 %.

Ce qu'il faut retenir, c'est que ces données, outils, hypothèses, permettent la construction d'un horizon futur que nous, on quantifie de tendanciel volontariste. Ce scénario prospectif s'appuie donc sur trois piliers : le prolongement des tendances actuelles pour tous les éléments extérieurs au territoire ; la mise en œuvre des objectifs de développement du SCoT et la mise en œuvre des objectifs de politique publique qui sont le covoiturage et le plan mode doux. Donc dans cet horizon futur, les déplacements évoluent légèrement à la hausse, mais nettement moins que les modes alternatifs. La part modale du mode VP sera nettement plus faible qu'aujourd'hui.

Cet horizon permet donc de comparer le scénario Anneau des Sciences avec les autres scénarios en fonction de leurs capacités à répondre aux objectifs de territoire.

Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Très bien. Nous sommes déjà en retard et nous continuons à prendre du retard. On prend quelques questions. Oui. Monsieur, là-haut. Vous vous présentez.

François-Noël BUFFET

François-Noël Buffet, maire d'Oullins, sénateur du Rhône.

Madame, j'ai deux questions à vous poser.

Vous avez tout à l'heure présenté les trafics sur A7, avec 10 % au plan national et international, 30 % en trafic d'échanges et donc 60 % en trafic d'agglomération. Quelle distinction faites-vous entre le trafic d'agglomération et le trafic d'échanges, très précisément ?

Émilie FODOR

Le trafic d'échanges est principalement ce qui vient de l'extérieur de l'agglomération lyonnaise et qui rentre à l'intérieur et vice et versa. Le trafic d'agglomération, c'est les trafics qui ont une origine et une destination à l'intérieur de l'agglomération lyonnaise.

François-Noël BUFFET

Quand vous dites « l'extérieur », c'est d'où à où ? C'est de Marseille à Lyon ou c'est de Villefranche à Givors ?

Émilie FODOR

Les deux. Givors étant dans l'agglomération, donc plus loin.

François-Noël BUFFET

Vienne, alors. Je veux dire Vienne. Quelle distinction faites-vous alors avec le trafic national et international ?

Émilie FODOR

Non. Alors, le trafic d'agglomération, c'est quelqu'un qui vient de Villefranche et qui irait par exemple dans l'Est. Ça, c'est un trafic d'échanges, puisqu'il rentre dans l'agglomération. Le trafic qui fait Paris-Marseille, il passe par l'agglomération, mais il ne s'arrête pas, donc il n'a pas une origine, ni une destination dans l'agglomération, et c'est ce que l'on appelle du trafic de transit.

François-Noël BUFFET

Donc lui, il est dans les 10 %.

Émilie FODOR

Oui.

François-Noël BUFFET

Ce qui fait que la réalité du trafic, finalement du territoire qui nous intéresse, c'est 90 %. Le trafic qui concerne le territoire c'est 90 % de Fourvière.

Émilie FODOR

Oui, c'est cela, c'est 90 %, à l'heure de pointe du soir.

François-Noël BUFFET

Oui, bien sûr. Le matin c'est presque pareil, j'imagine.

Deuxième question : vous avez évoqué le fait qu'une partie des habitants de l'Ouest lyonnais allaient travailler évidemment dans l'Est lyonnais, ce que nous n'ignorons pas et en particulier sur Villeurbanne. Et vous avez dit dans votre propos, sans préciser le *quantum*, une grande partie de ces personnes viennent au-delà de la première couronne, au-delà de la communauté urbaine, en réalité au-delà de Saint-Genis-Laval, pour nous. Si on raisonne en termes d'agglomération lyonnaise et de communauté urbaine. Vous dites que la majorité de

ce trafic vient au-delà de Saint-Genis-Laval, par exemple, Brignais et autres et plus loin. Et vous dites une grande majorité de ce trafic : vous ne pouvez pas nous donner un chiffre précis pour savoir exactement qui vient de la deuxième, troisième couronne pour traverser la communauté urbaine et franchir le Rhône, parce que c'est intéressant de le savoir.

Émilie FODOR

Oui, nous avons ça à notre disposition. Là, tout de suite, maintenant, je n'ai pas le chiffre. Par contre dans les études que la CPDP a, qui sont consultables, vous avez l'ensemble de ces chiffres de trafic.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Oui. Mais il faudra les donner parce qu'on ne va pas demander à la personne de lire toutes les études. M. BUFFET...

François-Noël BUFFET

Oui, il serait utile que nous l'ayons. Oui, merci. Précisément.

Émilie FODOR

Pardon.

Jean SARAILLON

Je peux répondre. L'ancien cordon que j'ai réalisé avant de prendre ma retraite, les trois quarts de l'échange venaient de ce que l'on appelle l'inter SCoT. C'est-à-dire les SCoT autour de l'agglomération. Il faut bien savoir que l'échange, il est à une distance d'une quinzaine de kilomètres. C'est déjà une réponse.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Donc nous aurons les chiffres. Vous essayerez de relire les études et de nous les donner. Autre question et ensuite... Oui, allez-y, devant. M. MURARD. Voilà, vous vous présentez, vous prenez la parole et nous passerons au thème suivant.

Jean MURARD

Jean MURARD, association Déplacements citoyens. Je voudrais que vous reveniez un petit peu sur vos hypothèses de travail pour la croissance de la circulation en véhicules particuliers et vous avez donné deux chiffres : un peu plus de 1 % pour le trafic interne et pour le trafic de transit 2 et quelques pour cent.

Est-ce que vous pouvez nous confirmer ça et nous confirmer ce que ça représente, vous allez me dire que l'on n'a qu'à faire le calcul, ce n'est pas très compliqué, à l'horizon... c'est 2030, l'horizon ?

Émilie FODOR

Oui.

Jean MURARD

À l'horizon du SCoT. Est-ce que vous pouvez nous reconfirmer les chiffres ? Parce que 1 % par an, c'est anodin, 2 % par an, c'est anodin, mais lorsque l'on regarde sur une durée un petit peu longue, on a vite fait de voir des pourcentages extrêmement importants.

Émilie FODOR

L'évolution entre 2009/2010 et 2030, en termes de transit et d'échanges, représentée sur l'ensemble de cette durée, l'équivalent de 27 %.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Alors, recommencez parce que c'est difficile à comprendre.

Émilie FODOR

C'est une augmentation de 27 % concernant le trafic des échanges et de transit, à l'horizon 2030 par rapport à aujourd'hui.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Encore une question et on passe... C'est fini, on me dit, mais prenez la question, et on passe tout de suite après.

Georges CHICH

Bonjour. Georges CHICH. Tout à l'heure, on nous a expliqué qu'il y avait autant de déplacements de la part des habitants de Lyon et Villeurbanne que des habitants du Grand Lyon, si j'ai bien compris, alors que la différence... Non ? J'ai compris 1,4 million.

Philippe BOSSUET

1,6 million de déplacements effectués par les habitants de Lyon-Villeurbanne, dans Lyon-Villeurbanne, il y a 1,4 million qui est effectué par les habitants de la couronne autour de Lyon-Villeurbanne, donc la périphérie de Lyon-Villeurbanne, même si le terme n'est pas très beau, ce que l'on appelle le reste du Grand Lyon à l'intérieur de ces territoires.

Georges CHICH

C'est bien ce que j'avais compris donc. Et la correspondance en quantité, c'est quoi ? Il y a plus d'habitants de la couronne lyonnaise que d'habitants sur Lyon-Villeurbanne, je pense. La répartition, c'est quoi ?

Philippe BOSSUET

Un petit peu plus, grosso modo, ce doit être 600 000 sur Lyon-Villeurbanne et 700 000 sur l'extérieur. Donc c'est à peu près équivalent.

Georges CHICH

Donc ce qui signifie... 1,6 million, 1,4 million ce n'est pas tout à fait équivalent, cela voudrait dire que les gens qui sont au centre se déplacent plus. C'est ce que j'ai cru comprendre. Un petit peu plus, quand même.

Philippe BOSSUET

Ils sont un petit peu plus nombreux.

Georges CHICH

Ils ne sont pas plus nombreux, ils sont moins nombreux. Ils se déplacent plus.

Philippe BOSSUET

Oui, d'accord. Oui, 1,4 million et 1,6 million, il y a effectivement 200 000 de différence, si je ne me trompe pas.

Georges CHICH

Et donc comme ils sont moins nombreux, ils se déplacent plus.

Philippe BOSSUET

Ce que je voulais dire dans mon exposé, c'était que c'était des volumes relativement similaires. C'est-à-dire que, pour un territoire concentré, Lyon-Villeurbanne, il y avait un nombre de déplacements à peu près similaires ou équivalents, à 200 000 près sur 1,6 million, que sur un territoire beaucoup plus étendu. C'est tout. Je veux dire ça, c'est un constat donné par l'enquête déplacements.

Georges CHICH

Ma question, ça serait : comment peut-on expliquer précisément cette différence ? Est-ce que l'on a des éléments d'analyse sur le fait que les Lyonnais, les Villeurbannais se déplacent plus que les Grands Lyonnais ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Pas d'explication. On arrête. Je suis désolé. Vous pouvez encore poser des questions sur le forum, vous pourrez revoir sur le site internet ces transparents qui sont, à mon avis, relativement complexes et qu'il faut relire et revoir pour, à mon avis, bien poser des questions. Et on passe maintenant à une autre table ronde. Je suis désolé. On reposera peut-être des questions après, mais l'autre table ronde sur laquelle des présentations, des solutions étudiées par des porteurs de projets alternatifs ou complémentaires et leur conception des déplacements. Alors, j'invite donc la DARLY, Stop au TOP, Lyon métro transports publics et Déplacements citoyens à venir rejoindre cette scène.

Tout de suite, une précision. On commencera, s'il vous plaît, par... voilà, Monsieur, si vous voulez venir. M. MURARD, si vous voulez venir tout de suite. Allez-y, asseyez-vous à la table. Il en manque un ? D'accord.

M. KOHLHAAS, vous avez une contrainte personnelle et familiale qui vous oblige à repartir assez rapidement. Donc on va prendre l'exposé de M. KOHLHAAS, on lui posera des questions tout de suite parce que M. KOHLHAAS est obligé de repartir tout de suite après.

On le remercie d'être venu parce qu'effectivement pour lui ça a été une journée assez difficile.

Jean-Charles KOHLHAAS

Merci. Je vous prie de m'excuser par avance et m'excuser aussi auprès de mes collègues que je n'ai pas pu prévenir que je partirai vite, parce que j'ai eu un deuil brutal aujourd'hui, et du coup j'espère ne pas trop fourcher au niveau de ma langue parce que j'ai un peu la tête dans le seau, mais on va essayer de s'en sortir.

Une toute petite remarque introductive pour m'inquiéter effectivement sur les données. On vient de le voir. Sur les scénarios, c'était très intéressant ce qui nous a été présenté, mais où on voit la suggestivité des données qui amènent aux scénarios. Puisqu'il y a quelques mois, on travaillait, avec la DREAL, sur un autre scénario, sans doute beaucoup plus volontariste, qui était celui du Schéma régional climat-air-énergie. Évidemment on n'entraîne pas du tout les mêmes données en matière d'évolution des parts modales, puisqu'on avait comme objectif de réduire de 75 % les productions de gaz à effet de serre à 2050. Donc vous voyez en fonction des données que l'on rentre, on a, effectivement, des résultats très différents.

Moi, mon objectif, c'est de vous proposer un scénario alternatif au TOP, qui serait basé sur une priorité aux transports en commun avec des lignes fortes de transports en commun. Bien sûr que l'objectif premier, c'est déclasser l'axe A6/A7. La première donnée que je vais essayer de vous faire partager, c'est la question de la fluidité.

On l'a entendu par Yves CROZET tout à l'heure. Les déplacements vont dépendre de la vitesse, mais aussi de la distance, du chemin le plus court. On a vu par le passé que de nouvelles voiries ne donnaient pas de fluidité. Comme il l'a été dit tout à l'heure par Yves CROZET, on tourne avant de rentrer dans le mur. C'est-à-dire qu'à chaque fois que l'on crée une voirie ou que l'on utilise une voirie ou qu'il y a un événement nouveau sur une voirie, on va jusqu'au maximum de la saturation et bien sûr on s'arrête, on n'arrive pas à la saturation plus que le maximum avec les véhicules immobilisés plusieurs jours. C'est le fonctionnement des voiries aujourd'hui. Alors on peut ralentir la vitesse des voiries, on peut mettre des croisements, des feux qui permettent de diminuer l'écoulement, mais chaque tuyau se remplit jusqu'au maximum de la capacité que l'on veut bien lui donner. Et donc, du coup, à chaque fois que l'on a créé une nouvelle voirie, cela a été le cas, bien sûr, pour la rocade Est, on n'a pas supprimé des embouteillages dans l'autre voirie, simplement on les a multipliés et le bouchon de Fourvière n'a pas sauté, contrairement à ce que Michel NOIR nous avait bien sûr, évidemment, promis.

On a vu aussi, dans les données qui viennent de nous être présentées, et quelqu'un nous la dit tout à l'heure, l'important quand on crée un projet, c'est de savoir exactement qui veut aller où. Et on vient de voir les données. L'essentiel de l'axe A6/A7... c'est un peu difficile, parce que l'on parle toujours du tunnel de Fourvière, mais ce serait intéressant qu'on ait des données bien précises y compris sur la partie Sud. Mais on va partir du principe théorique que l'on est à peu près sur une similitude, que ce soit par l'accès par le Nord ou que ce soit par l'accès par le Sud. L'axe A6/A7, c'est très très majoritairement des gens qui vont dans l'agglomération et des gens qui vont vers le centre de l'agglomération. Alors on a quelques

discussions sur les données. Il y a quelques années, c'était les données du CETE ou de la DDE, je ne me souviens plus, on parlait de 67 % vers Lyon et Villeurbanne et 25 % à l'intérieur de l'agglomération. Aujourd'hui, on parle de 60 % vers le centre, 30 % en échanges. Dans le dossier du maître d'ouvrage, si mes souvenirs sont bons, on parle de 50 % vers Lyon et Villeurbanne... On ne va pas négocier sur les pourcentages. L'immense majorité des gens qui, aujourd'hui, prennent l'axe A6/A7, que ce soit d'ailleurs du transport de marchandises ou du transport de voyageurs, va vers Lyon centre et Villeurbanne. On l'a vu à plusieurs reprises et c'est un élément important. Puisque l'objectif est de diminuer ce trafic sur l'axe A6/A7, préoccupons-nous de cette population-là.

Donc notre remarque à nous, du coup, est de dire que si le TOP a un certain nombre de qualités ou de défauts, chacun l'interprète comme il le veut, mais on essaie de ne pas être trop subjectif, il ne s'attaque pas à cette population dont l'enjeu principal est d'aller dans le centre de Lyon et de Villeurbanne. Et qu'un autre type de réseau, type RER, qui est cruellement manquant dans l'agglomération lyonnaise, serait sans doute beaucoup plus pertinent pour répondre à ce besoin des gens qui vont de la première, de la deuxième ou de la troisième couronne, comme cela vient de nous être explicité par les données, vers Lyon centre et Villeurbanne, que ce soit par le Nord, en prenant le tunnel de Fourvière ou que ce soit par le Sud, par La Mulatière, même plus loin, par l'A7, bien évidemment.

De plus, il nous semble que le coût des infrastructures n'est pas le même. Alors on va discuter des capacités. Hier, on a eu déjà un petit débat sur les capacités. Edmond LUCA a exprimé des capacités théoriques, j'entends bien, je ne parle pas d'une utilisation réelle. Je confirme que, effectivement, le métro D aujourd'hui avec 280 000 voyages/jour dépasse en heure de pointe 10 000 voyages/jour et par sens. Sinon, il n'atteindrait pas 280 000, au total dans la journée. Et effectivement le tram-train de l'Ouest lyonnais, dont on a parlé, qui comprend trois branches, si un jour, il est mené à son terme et que les trois branches sont cadencées au quart d'heure, cela veut dire que le tronç commun est bien sûr cadencé à cinq minutes, puisque trois au quart d'heure cela fait toutes les cinq minutes, cela fait une capacité de 9 000 voyages par jour et par sens. Puisqu'une UM3, une unité multiple de trois rames, comprend 750 places. C'est une capacité théorique, on est bien d'accord. Mais quand on parle de voiries, on parle aussi de capacité théorique et en heure de pointe, c'est la capacité théorique qui compte pour savoir jusqu'où on arrive à saturation. Le métro D, en heure de pointe, est à saturation au même titre que Fourvière est à saturation quand il est embouteillé.

Donc là, on enfonce un peu le clou. J'ai déjà beaucoup expliqué l'intérêt d'un réseau RER plutôt qu'un réseau routier.

Donc notre proposition, elle est aussi par rapport à la question de la voirie de l'Ouest lyonnais. Pardon, je vais un peu trop vite. On voit dans le dossier du maître d'ouvrage que la mobilité dans l'Ouest lyonnais est un enjeu important et donc le TOP aurait aussi un enjeu de soulager la mobilité dans l'Ouest lyonnais. Nous, il nous semble que c'est exactement le contraire qui risque de se passer. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a sur ces voiries, D42, A450, mais aussi, et le maire de Tassin qui est dans la salle nous le dirait, les voiries de Tassin, de Sainte-Foy, de Lyon 5^e qui sont saturées. Et toutes celles-là, y compris celles de Craponne qui

étaient citées lors de la première réunion, quand elles permettront d'accéder au périphérique, elles seront obligatoirement au moins autant saturées si ce n'est un peu plus. Puisqu'effectivement elles permettront... Je pense à la D42 pour rejoindre l'échangeur de Beaunant, je pense bien sûr à la D489 pour rejoindre l'échangeur en bas de Craponne. Il va y avoir une augmentation de trafic en dehors du TOP pour accéder aux échangeurs, bien évidemment.

Donc, dans cet objectif, nous on propose une solution qui est basée sur un réseau RER du type REAL. Parce que l'on utilise peu le mot RER en région lyonnaise. C'est parisien RER. Donc on a créé il y a quelques années REAL, réseau express de l'agglomération lyonnaise, mais qui ne suffit pas à lui tout seul et qui doit bien sûr être complété. Ce seront les présentations qui suivront, par un réseau de transports urbains à forte capacité, par aussi un maillage capillaire de réseau de transports urbains, un développement sur certains secteurs et puis bien sûr par le soutien aux autres modes alternatifs qui sont liés aux transports en commun. Là, c'est peut-être écrit un petit peu tout petit. Là, il y a la liste de toutes les lignes que l'on a essayé d'analyser dans cette alternative.

Il y a d'abord la question de la Vallée d'Azergues, donc plutôt Nord/Ouest du coup, où il y a eu des études et où il semble que ce ne soit pas la solution du tram-train de l'Ouest lyonnais qui serait la meilleure solution, mais par contre l'amélioration du fonctionnement et l'augmentation du fonctionnement des lignes actuelles TER qui font Paray-Roanne en origine qui passe par L'Arbresle et Lozanne, et qui aboutissent soit à Perrache, soit à Part-Dieu. Un cadencement à la demi-heure semble être tout à fait imaginable pour drainer une population qui est assez diffuse, mais sur laquelle on a déjà récemment ouvert des gares et construit un certain nombre de parkings de rabattement.

On a deux enjeux importants. D'abord au Sud, c'est le Givors-Lyon. Givors-Lyon qui se dédouble en deux lignes : Givors/Part-Dieu et Givors/Perrache. Givors/Part-Dieu qui est une ligne assez rapide et directe, qui a, si mes souvenirs sont bons, aujourd'hui deux trains par heure et par sens en heure de pointe. Et Givors-Perrache qui est plutôt omnibus, qui s'arrête dans de nombreuses villes de l'agglomération lyonnaise et qui va être transformée en tram-train, c'est un protocole Grand Lyon/Région qui est en cours, avec création de deux haltes supplémentaires : une à Irigny et une à Confluence. Il nous semble que si on cadencait ces deux liaisons au quart d'heure, on aurait, on va dire, une fonction digne d'un RER sans que ce soit non plus quelque chose d'extraordinaire. En sachant que le RER A, c'est un train toutes les 1 minutes 30, je crois, actuellement. On n'en est pas là.

On souhaite la prolongation de la Sain-Bel. Pas très loin, mais pour éviter le nœud de Sain-Bel, qui peut avoir un vrai attrait sur cette partie des Monts du Lyonnais. Le cadencement et la mise en gabarit en tram-train, de la ligne de Lozanne, donc qui n'est pas encore en cours. Le cadencement au quart d'heure sur la ligne de Brignais avec la prolongation au-delà de Brignais jusqu'à Givors, donc c'est la suite de ce que nous allons inaugurer samedi prochain, ce samedi : Brignais/Saint-Paul. Tout cela nécessiterait le doublement du tronçon commun, donc entre Tassin et Saint-Paul. Il manque aujourd'hui 1 km 4 qui est en voie unique avec le tunnel des Deux Amants. Tous ces éléments sont inscrits au SCoT ou au plan de mandat du Grand Lyon bien évidemment. Ainsi que la prolongation du tronçon commun jusqu'à Part-Dieu, qui est inscrite au plan de mandat du Grand Lyon et qui a été mise en évidence comme un aménagement nécessaire dans toutes les études qui ont été faites sur le nœud ferroviaire

lyonnais ces derniers mois sous la responsabilité de Marie-Line MEAUX. Et nous pensons qu'il serait intéressant à terme de transformer la quatrième voie, LEOL, en tram-train. LEOL étant une voie de bus aujourd'hui. On reviendra dans le détail, je dépasse déjà mon temps.

Il nous semble aussi important, mais on va le voir dans les schémas exactement.

Voilà le schéma de la ligne : vous avez en noir les voies ferrées et les gares, en bleu l'Ouest lyonnais qui a été surligné. Donc c'est l'aménagement que nous sommes en train d'inaugurer fin 2012. Et j'ai dessiné le centre hospitalier Lyon Sud, les lignes de métro – c'est du schéma – et le tronçon Ouest du périphérique, du moins aussi de manière schématique.

La mise en tram-train de Givors-Perrache avec les deux gares supplémentaires, ça, c'est décidé et chiffré. Les prolongations de l'Ouest lyonnais, donc au-delà de Sain-Bel, la mise en tram-train de Lozanne, au-delà de Brignais jusqu'à Givors et puis la quatrième branche en tram-train à LEOL, ce qui permettrait d'avoir quatre trams-trains par quart d'heure sur le tronçon commun. La prolongation, on la voit apparaître tout doucement, voilà Saint-Paul/Part-Dieu. Tout cela sont des chiffrages effectivement, des estimations, mais qui ont été faites par des études et qui sont réactualisées en fonction de l'évolution du coût travaux. Il nous semble nécessaire, quand on a ça, de créer une voie supplémentaire entre la ligne de Brignais et la ligne de Givors et qui desservirait le centre hospitalier Lyon Sud. Parce qu'aujourd'hui l'enjeu c'est d'avoir, non pas un métro qui amène les Lyonnais à Lyon Sud, puisque la plupart des Lyonnais vont dans d'autres hôpitaux que Lyon Sud, mais par contre une ligne de transports en commun forte qui amène tous les gens de l'Ouest et du Sud-Ouest lyonnais, et du Sud lyonnais, à Lyon Sud qui est leur hôpital de secteur.

Et donc, il nous semble que si on fait tout ça, pour environ un tiers du coût du tronçon Ouest du périphérique. Encore que normalement je devrais dire pour zéro, puisque toutes ces lignes sont au SCoT et sont prévues, on nous les a présentées hier, comme étant prévues avec l'aménagement du TOP quand même. Nous, il nous semble que si on fait tout cela, on peut, ça, c'est les joies de PowerPoint, supprimer le Top.

En gros, la vraie question, le vrai débat, c'est combien de voyageurs cela pourrait-il drainer ? Les chiffres qui sont donnés dans l'étude du maître d'ouvrage sont très faibles. Nous, il nous semble, sans être très optimistes, en se basant sur les réalisés du tramway lyonnais, qu'on avait largement sous-estimés, mais aussi de ce que va faire l'Ouest lyonnais dans quelques jours, là aussi dont on est certain aujourd'hui qu'on l'a sous-estimé, que l'on pourrait tourner sur ces lignes fortes entre 60 et 70 000 voyages/jour qu'on reporterait bien de l'axe A6/A7, que ce soit par le Nord ou que ce soit par le Sud. Il ne faut pas oublier que beaucoup de gens qui viennent de Saint-Étienne, Givors, Brignais, et Chaponost, etc., arrivent par le Sud par l'axe A6/A7 pour accéder à Lyon-Villeurbanne. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci bien. Est-ce que vous voulez, M. KOHLHAAS, est-ce que vous voulez que l'on continue ou vous souhaitez que l'on prenne quelques questions ? Dites-nous.

Jean-Charles KOHLHAAS

Je préférerais que l'on pose quelques questions, si tant est qu'il y ait des questions à me poser, et je m'éclipserai. Je sais que mes camarades pourront répondre à ma place aussi.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Très bien.

Monsieur là-haut, s'il vous plait, si vous pouvez... Deux questions. Vos transparents seront sur internet et on pourra aussi poser des questions. Allez-y.

Fabien BAGNON

Bonjour. Fabien BAGNON. Je représente le collectif VALVE, ce qui veut dire Venir à Lyon à vélo. Je souhaitais attirer l'attention sur un mode doux, en très fort développement sur la Région lyonnaise, en particulier dans l'agglomération, mais également autour : le vélo. On est passé d'une part modale d'environ 1 % en 2005, à une part modale qui approche les 4 % en 2012. Je suis un petit peu surpris sur les premières interventions que l'usage du vélo n'ait pas été plus mis en évidence en tout cas dans les modèles.

Du coup, je m'interroge sur la prise en compte effective de la part du vélo dans les modèles. On est bien conscient que le vélo ne peut arriver à une part modale de 10 % à très court terme. Par contre, si on regarde d'autres villes, ne serait-ce que des villes françaises, des villes comme Strasbourg. On voit le potentiel bien réel en termes de déplacements et pas uniquement intramuros. Nous avons effectué des comptages sur le pont de La Mulatière, qui est un passage obligé pour accéder à Lyon, depuis le quart Sud-Ouest lyonnais. On a compté environ 500 vélos/jour, dans des conditions qui sont extrêmement difficiles puisque l'on est contraint de passer sur un trottoir. Si une infrastructure était réalisée à moyen terme, nous sommes réalistes, le potentiel en termes de cyclistes venant de communes comme Oullins, Pierre-Bénite, voire même Saint-Genis-Laval, serait assez conséquent, soulageant par là même les problématiques de transports routiers du quart Sud-Ouest.

Donc M. KOHLHAAS, pour en arriver à ma question, quelles sont vos hypothèses précises par rapport au développement et à l'encouragement au développement du vélo sur le quart Sud-Ouest ?

Jean-Charles KOHLHAAS

Je réponds du tac au tac, ou...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Oui. Allez-y.

Jean-Charles KOHLHAAS

Je vais difficilement vous présenter la politique régionale en matière d'éco-mobilité, surtout qu'en plus on va en revoter une version au mois de janvier au Conseil régional. Ce n'est pas l'objet de la réunion et on n'en a pas bien le temps.

La seule chose que je peux vous dire – Je ne vais pas vous dire que moi, je soutiens les modes doux et le vélo en particulier, c'est une évidence – mais il y a une certitude : la complémentarité des modes. Le vélo est un mode complémentaire aux transports en commun, type TER, RER, tram-train. En tout cas, moi, je le défends et je le prône. Que ce soit du vélo-train-vélo ou du vélo dans le train, suivant les distances, suivant les heures, etc., puisque c'est un vrai débat, mais dans lequel on ne va pas rentrer aujourd'hui, c'est complémentaire. Alors que le vélo n'est pas complémentaire avec la voiture, bien

évidemment. Donc, les gens qui défendent aujourd'hui et on est plusieurs à la table, les hypothèses de transports en commun, donc d'autres s'exprimeront sur les modes doux, défendent simultanément, bien sûr, le développement des modes doux et la complémentarité de ces deux modes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Juste une petite précision concernant le débat. Je pensais que l'on vous avait renvoyé une proposition pour vous donner un temps d'intervention le 18 pour développer un peu plus. Donc vous l'avez noté. Donc on reparlera de cette question le 18 et on pourra aller plus loin. On passe à une autre question ici devant. Si vous pouvez donner le micro. Et puis une question à la personne à côté.

Noël BLOYON

Merci. BLOYON Noël, habitant de Perrache. Je voudrais intervenir parce que vous avez dit, et cela fait plusieurs fois que je l'entends, la rocade, l'avenue de la rocade n'a pas diminué la circulation sous le tunnel de Fourvière. Évidemment, je pense que n'importe quelle autre construction ne diminuera jamais la circulation sous le tunnel de Fourvière, mais le but n'est pas là à mon avis.

Jean-Charles KOHLHAAS

Si.

Noël BLOYON

Le déclassement de l'autoroute diminuera la circulation et la construction d'un Anneau des Sciences, par exemple, donnera des solutions à ceux qui ne pourront plus passer sous le tunnel. Mais il est évident que si... La rocade a été construite, on n'a pas déclassé. On a laissé passer sous le tunnel de Fourvière. Donc c'est évident. Moi, je ne pense pas que ce soit dans le bon sens.

Ensuite, étant habitant de Perrache, je vois la circulation sous le tunnel actuellement et sur l'autoroute qui doit être déclassée, qu'on pense, qu'on espère qu'elle sera déclassée. Et vous dites « ça va dans le centre de Lyon ». Moi, je vois aussi, parce que je suis aussi automobiliste, bien sûr, même si je suis pour le transport en commun et que je circule dans Lyon en transports en commun même pour venir ici. Mais souvent on voit arriver, quand on prend l'autoroute, les voitures sortent où ? Elles sortent à Oullins ou après Oullins même. Il y en a beaucoup plus qui sortent après Oullins, qui remontent sur Saint-Genis-Laval, qui vont sur l'A42. Je veux dire que l'axe, quand même, qui vient de l'Ouest, quoi, disons de Villefranche, tout ça, se dirige quand même, en majorité, à mon avis... Je n'ai pas de compte, j'ai été un peu perdu dans les comptes. La dernière chose que je voudrais dire c'est que c'est superbe ce que vous avez dit. Les renforcements des transports en commun, tout ça. Où situez-vous le déclassement de l'autoroute dans tout ça ? C'est-à-dire qu'une fois que tout cela sera réalisé, on déclassera l'autoroute ? Ou on la déclassé d'abord ? On la déclassé d'abord, et après on avise...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce que vous pouvez répondre ? Merci, Monsieur.

Jean-Charles KOHLHAAS

Bien sûr. Moi, je ne suis pas un technicien. J'ai pris les chiffres qui ont été donnés couramment par l'ensemble – y compris par le maître d'ouvrage – en matière origine-destination, même s'il y a quelques petites différences, on va dire. En habitant Perrache, c'est sûr que ceux qui viennent du Nord, vous ne les voyez pas sortir s'ils vont à Lyon, puisqu'ils sortent juste avant, et vous voyez passer ceux qui effectivement vont à Saint-Genis, etc. Par contre, ceux qui viennent de Lyon et qui vont sur Oullins, Saint-Genis, vous les voyez passer. Mais, moi, je prends juste ces chiffres-là, je n'ai pas de sentiment. Et je crois que c'est une réalité qui effectivement aujourd'hui, c'est aussi la réalité des emplois et des études, la majorité des gens va vers Lyon et Villeurbanne parce que c'est là qu'il y a les lieux de destination. Yves CROZET a fait un excellent travail sur l'accessibilité. Il vous le dirait beaucoup mieux que moi pourquoi les gens vont dans ces endroits-là.

Sur la question du déclassement et de la capacité. Oui, théoriquement vous avez raison. C'est-à-dire que si on veut diminuer la circulation sur l'axe A6/A7, on va le déclasser et ça va le diminuer. Un tout petit peu. Parce que, pour diminuer la circulation sur une voirie, quelle qu'elle soit, urbaine, autoroutière ou etc., il faut réduire l'espace, il faut réduire le foncier disponible pour la voiture. Ce n'est pas en réduisant les vitesses que l'on diminue la circulation. Puisqu'au contraire, quand on descend jusqu'à 70 km/h, on augmente la fluidité, donc on augmente le nombre de véhicules qui peuvent passer à l'heure, et même à 50km/h. Exemple, il y a beaucoup plus de monde aujourd'hui sur le boulevard des Champs-Élysées à Paris, ou sur la promenade des Anglais à Nice que sur l'axe A6/A7 à Lyon parce qu'effectivement c'est une voirie urbaine qui a la même capacité, à peu près, un peu plus pour le boulevard des Champs-Élysées. Donc ce n'est pas une question de vitesse, au contraire à 50 ou 70, on fait passer plus de véhicules. C'est une question d'espace. Or, on ne va pas réduire l'espace. Puisqu'aujourd'hui, l'espace capacitant, c'est le tunnel de Fourvière qui est à deux fois deux voies. Et on va le laisser à deux fois, deux voies. On va passer la partie à trois voies, donc qui est au Sud du tunnel de Fourvière à une voie de moins, d'après ce que j'ai cru comprendre. C'est ce qu'il y a dans le dossier du maître d'ouvrage. Il reste deux fois deux voies routières sous le tunnel de Fourvière. C'est ce que j'ai compris, mais peut-être que j'ai mal compris. Par contre, on va réduire globalement, effectivement, un peu le nombre de véhicules en réduisant l'écoulement, par la mise en place de feux, de croisement, etc. Ça, c'est vrai, que ça a un effet aussi pour réduire l'écoulement. Mais je pense que cela ne suffit pas à mon avis pour diviser par moitié le nombre de véhicules qui peuvent passer. Je dis bien « qui peuvent ». C'est bien la capacité.

Sur la question du déclassement. Moi, je suis un farouche partisan... – d'aucuns diraient que je suis sans doute un grand utopiste, mais on n'est pas écologiste si on n'est pas un peu utopiste – du déclassement le plus rapidement possible. Je pense comme d'autres, et pas seulement des politiques, mais aussi des scientifiques, que le déclassement est possible aujourd'hui. Et qu'il n'y a aucun intérêt, en tout cas, à attendre vingt ans pour déclasser l'axe A6/A7. Si la seule réponse que l'on peut apporter aux habitants lyonnais c'est qu'il faut attendre 2030 pour déclasser l'axe A6/A7, ça veut dire que l'on n'est pas bons, nous les

politiques. Je pense qu'on peut le faire aujourd'hui, au vu des trafics qui sont donnés et au vu des choses. D'abord parce que, juridiquement, M. MAISONNIER nous l'a dit lors d'une réunion il y a quelques mois, la continuité autoroutière existe juridiquement même si fonctionnellement, après, certains peuvent la remettre en cause. Deuxièmement, je pense qu'effectivement qu'il y a différentes solutions et que l'essentiel du trafic qui passe sur l'axe A6/A7 n'étant pas un trafic de transit, le déclassement n'entraînera pas la disparition immédiate de 50 000 véhicules/jour. Ce n'est pas possible. Il y en a que 8 000 ou 10 000 qui transitent par jour, donc on ne va pas pouvoir en supprimer 50 000 comme cela.

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. KOHLHAAS, si vous pouviez conclure.

Jean-Charles KOHLHAAS

10 % de 115 000, cela ne fait pas 20 000. 11 500, je vous l'accorde. Tout à l'heure, c'était 10 %.

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. KOHLHAAS. Non, non, attendez, excusez-moi, M. KOHLHAAS, vous concluez rapidement, merci.

Jean-Charles KOHLHAAS

Je conclus. La donnée qui a été donnée tout à l'heure, mais peut-être que la dame va la redonner, c'était trafic de transit 10 %.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non, attendez, excusez-moi, vous laissez terminer, s'il vous plaît.

Jean-Charles KOHLHAAS

Et l'Agence d'urbanisme du Grand Lyon, ainsi que d'autres d'ailleurs, avait organisé, il y a quatre ou cinq ans, si mes souvenirs sont bons, un séminaire international sur les questions de déclassement des autoroutes urbaines qui ne concernait pas que l'axe A6/A7, mais aussi d'autres, puisque nous avons l'A47 dans la région, en prenant les exemples de ce qu'il s'était passé partout dans le monde. Et les conclusions de ce séminaire, qu'il faudrait peut-être déterrer pour les mettre à la connaissance du débat public, étaient que justement il y avait la capacité de déclasser l'axe A6/A7 sans créer tout de suite d'infrastructures nouvelles, que la problématique était tout autre. Donc je me base là-dessus.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. Alors deux petites observations. La règle du jeu que l'on a fixée pour ces deux ateliers, c'est qu'aujourd'hui les associations présentent leur projet et qu'ensuite que le Grand Lyon reprendra les trois hypothèses, et que le 18 décembre, l'on réponde à ce qui a été dit. Donc si vous voulez, on ne rentre pas dans un jeu de question/réponse, on demande des éclaircissements et on laisse le temps de la réflexion pour le 18 décembre.

Je suis désolé, il y a aussi une chose. M. KOHLHAAS, j'ai entendu tout de suite que vous aviez évoqué les politiques. J'ai bien cru comprendre qu'aujourd'hui vous interveniez pour Stop au Top. J'avais bien compris, n'est-ce pas ? Non, je suis désolé, on ne peut pas. Le principe, il est précis. M. KOHLHAAS...

Jean-Charles KOHLHAAS

Je serais là le 18 décembre..

Gérard CLAISSE

Simplement, un point d'orgue. M. KOHLHAAS nous interpelle depuis le début...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Oui, mais...

Gérard CLAISSE

À juste titre. Il est là pour cela. Parfois en tant que conseil régional, parfois en tant qu'association Stop ou Top, à chaque réunion publique et à chaque réunion. Là, il nous propose une alternative, j'entends bien, et nous ne pouvons pas l'interpeller à notre tour, ou du moins l'interroger immédiatement. Je trouve ça pour le moins déséquilibré.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Non, attendez. C'est le principe qui a été mis au point. Attendez, excusez-moi...

Gérard CLAISSE

Soit, vous nous garantissez que nous aurons le temps de répondre à l'ensemble des observations, soit...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Le 18 décembre. Monsieur, attendez, je suis formel. J'ai préparé cette réunion avec vos équipes. Je sais ce que j'ai demandé et je connais la règle du jeu que j'ai imposée. Alors, à ce moment-là, soit vous me faisiez un mail en me disant que vous n'étiez pas d'accord, je le prenais. Mais effectivement c'est difficile d'organiser un débat. Et le principe c'est d'éviter des positions ping-pong. C'est toujours ma position, je la maintiens. M. KOHLHAAS, on passe la parole tout de suite maintenant à l'intervenant suivant.

Bernard GIRARD

Quel est l'avenir de nos déplacements ? Pourquoi cette question ? Parce que dans un avenir proche, beaucoup de gens n'auront plus assez d'argent ou ne trouveront plus très facilement de pétrole pour se déplacer pendant une année. On met actuellement environ une tonne de pétrole dans une voiture quand on fait 40 ou 50 km pour aller travailler chaque jour. Donc pour un développement équilibré, écologique de la ville, pour une mobilité d'avenir et pour une vraie prise en compte des enjeux, est-ce qu'il ne faut pas penser, dès maintenant, à se déplacer différemment ?

L'association D.A.R.L.Y, dont je suis un des coprésidents a souhaité développer la prise en contribution en faveur d'un développement des transports en commun et des modes doux sur l'Ouest lyonnais. Il nous semble que des solutions basées sur les transports en commun, secondés par les modes non motorisés, ou que l'on appelle aussi modes doux, c'est-à-dire vélo, piéton et même d'autres systèmes non motorisés, patinette, rollers, etc., et secondés aussi par la voiture utilisée raisonnablement, peuvent satisfaire à la plupart des objectifs que le Grand Lyon a fixés à l'Anneau des Sciences : soulager, relier, améliorer l'accessibilité et développer.

Notre proposition alternative de transports en commun et de modes doux, traite du réseau ferroviaire, TER, REAL et tram-train, M. KOHLHAAS l'a traité à ma place. Nous avons travaillé assez ensemble. De compléments sur le réseau transports urbains à haute capacité, d'aménagements en faveur du réseau capillaire de transports urbains, c'est-à-dire les bus et les cars, sur les voies ordinaires. Et puis de dispositions souhaitables pour accroître la commodité des piétons, des cyclistes et des autres modes dont je parlais tout à l'heure, afin de limiter les déplacements obligés en véhicules motorisés sur de courtes distances, qui sont pourtant extrêmement fréquents de nos jours.

Je reviendrai très rapidement sur les TER, REAL et tram-train, pour deux choses. Le souhait de D.A.R.L.Y de voir aussi établir un barreau entre la ligne de tram-train qui fera Tassin-Brignais. Ce barreau se décrocherait à Chaponost pour se diriger vers les hôpitaux Sud puis la gare d'Oullins, éventuellement. Barreau qui permettra entre autres de compléter une sorte de boucle à la place du TOP. Et puis nous souhaitons aussi que l'on parvienne à une intégration tarifaire billettique et à des horaires pour que sur toute l'aire urbaine, avec un même billet – mais éventuellement une tarification multimodale et surtout une tarification multi-zonale, comme en Région parisienne– avec un titre de transport, tout un chacun puisse utiliser tous les transports. Actuellement, il est très rare qu'un Lyonnais utilise le train entre deux gares à l'intérieur du Grand Lyon, par exemple. Ce doit être à peu près un petit pour cent de la population.

Un réseau de transports urbains. Le Grand Lyon a quelques bonnes idées qu'il a un petit peu exposées trop succinctement dans ses hypothèses numéro 2 et 3, qui sont sur les pages 52 et suivantes de son gros dossier, et pourtant il nous semble qu'il pourrait y avoir de bonnes idées là-dedans à condition de corriger quelques défauts. En dessinant des axes de transports forts qui relient notamment le Nord-Ouest, Perrache et le Sud-Ouest, nous pensons que le Grand Lyon répond à une bonne partie des problèmes, puisqu'il y a de gros flux radiaux. Mais il y répond insuffisamment. Il a entre autres esquissé, je crois que c'est sur la page 55 du dossier, ou peut-être 53, les embouteillages qui résulteront de l'aménagement avec des sites propres forts sur la grande rue d'Oullins et Saint-Genis-Laval, ou la RD50, le long de l'Yzeron ou la RD489, dans Tassin, ou bien l'avenue Barthélémy Buyer ou bien la montée de Choulans et l'avenue de la première division française libre. Ce sont des voiries qui, telles qu'elles sont effectivement, ne peuvent pas supporter des sites forts de transports en commun à haut niveau sans créer la thrombose, et comme disait Monsieur le Président du Grand Lyon hier, emboliser les quartiers. Donc nous pensons que ce n'est pas là qu'il faut essayer de faire passer les sites propres forts. La proposition de D.A.R.L.Y est de s'appuyer sur les esquisses du Grand Lyon, mais d'inverser la démarche.

Vous avez fixé comme premier impératif à l'Anneau des Sciences de pouvoir transformer A6 et A7 dans Lyon et aussi le cours de Verdun en boulevards urbains. Nous proposons, nous, de les équiper de transports en commun qui soient dès le départ de capacité suffisante pour transporter quotidiennement des dizaines de milliers de personnes qui aujourd'hui passent en voiture. Les possibles propositions que vous avez faites et qui sont trop édulcorées, c'est entre autres de proposer des couloirs de bus, quand c'est possible. C'est écrit dans un dossier annexe qui décrit la recomposition de A6 et A7 dans la traversée de Lyon. Lorsque cela est possible. Ou bien deux couloirs de bus sur l'A7, le long de la Confluence. On sait ce qu'est un couloir de bus quand il y a beaucoup de trafic et que quelqu'un se gare deux minutes, etc., etc.

Les larges emprises de A6/A7, du cours de Verdun, de l'A450 et de l'axe Nord-Sud qui traversent l'agglomération et la pénètrent, sont à notre avis une occasion remarquable pour placer des corridors forts de transports en commun qui seront majoritairement en surface, qui peuvent monter en capacité et qui seront relativement économiques à la construction parce que construits en surface et notamment sur des aires qui sont déjà faites pour supporter de très gros trafics. Je rappelle que notamment on construit maintenant des voies ferrées poussées directement sur du macadam (le TGV Est, certains tronçons).

Donc nous vous proposons les opérations suivantes : un transport en commun... Je vais passer tout de suite à une page avec un dessin. Nous proposons donc – on va peut-être nous traiter d'utopistes ou de tireurs de plan sur la comète, c'est très facile, ça se pratique pas mal – un axe de transports en commun fort sur l'axe Nord-Sud et l'A7. C'est-à-dire la rive droite du Rhône, réaménagée, je ne l'ai pas dessiné totalement, depuis la sortie du tunnel de la Croix-Rousse jusqu'à par exemple Oullins, le pôle de La Saulaie multimodal. C'est-à-dire en longeant tous les quartiers de la Presqu'île et de la Confluence, en faisant une liaison entre ces quartiers au Nord et au Sud, qui actuellement sont bien coupés par la gare de Perrache et par l'autoroute. Et cette réservation, ce site propre, pourrait, dans un tout premier temps, passer par exemple par la réservation d'une des deux chaussées de l'axe Nord-Sud aux transports en commun, les voitures ayant l'autre chaussée, et au Sud de Perrache ce pourrait être un site propre installé sur le quai Perrache lui-même, tandis que le gros de la circulation resterait encore que l'autoroute A7, dont nous souhaitons le déclassement immédiatement.

Cet axe de la rive droite du Rhône devrait être à notre sens relié à la Part-Dieu ou par le cours Lafayette ou / et par la rue Servient. La rue Servient étant déjà équipée d'un tramway, le cours Lafayette ne l'étant pas. Et puis, nous proposons qu'une branche utilise le cours de Verdun pour partir vers l'Ouest. C'est-à-dire, qu'elle se décrocherait effectivement depuis ce qu'on appelle actuellement l'axe Nord-Sud pour passer le cours de Verdun, en utilisant a priori des trémies sous le centre d'échanges de Perrache, avec une station qui serait exactement placée sous celle du métro A, pour faciliter un certain nombre de correspondances avec un moyen de transport puissant. Autre moyen de transport puissant, la gare elle-même, la gare SNCF. Après être passée sous le centre d'échanges de Perrache, cette branche traversera la Saône et ira vers l'Ouest par un tunnel. On pourrait bien penser au tunnel autoroutier de Fourvière. Il nous semble que peut-être il ne sera pas concevable d'enlever de la place à la circulation générale pour la réserver aux transports en commun.

Nous proposons donc un autre tunnel, un tunnel supplémentaire réservé au TC. Tunnel qui peut aboutir soit vers le secteur de Champvert. Je l'ai esquissé, j'espère que vous arrivez à lire sur la carte là derrière. On les voit mieux sur les côtés. Sur le secteur de Champvert. Ou bien, autre variante, dans le secteur au-delà de la rue Commandant Charcot, du Point du Jour ou du lycée Branly. Ce tunnel, qui serait montant, et il faut un dénivelé d'à peu près 100 mètres à compenser, ce qui exige un tunnel d'environ 2 km. Ce tunnel permettrait d'éviter les virages et les embouteillages de Choulans et de la montée de la Première division française libre, ainsi que Trions et des quartiers très embouteillés tous les jours.

Derrière, un site propre, plutôt périurbain. Une fois que l'on sera sorti du tunnel, on est sur ce que l'on appelle communément la bretelle de Tassin qui est la voie entre Tassin église et le tunnel de Fourvière et la continuité qui s'appelle boulevard des Hespérides. Ce site est utilisé par LEOL. Dans quelque temps... Pardon. À partir de ce site-là, il est possible d'aller en autre sens sur l'autoroute A6, transformée le plus vite possible en boulevard urbain, en site propre jusqu'à Limonest, ce qui fait à peu près 8 km. On traverse ainsi des zones extrêmement denses en habitat, comme le pôle économique Nord-Ouest qui, avec des choses annexes comme les grandes écoles, etc., a environ 25 000 emplois et dont on peut supposer qu'il attire un énorme trafic automobile quotidien. Vers le Sud-Ouest, le site irait par le trajet de LEOL vers Alaï puis ensuite pourrait aller en direction de Craponne, éventuellement jusqu'à l'extrémité Ouest de Craponne. Depuis Alaï, et je vais revenir sur le dessin, le plan. Depuis Alaï, une liaison routière sur la D342 qui est le tracé de la ligne 14, qui pourrait être enchaînée ensuite dans Oullins sur le quartier de la ligne 63, en aménageant un petit morceau de voirie, qui actuellement est très étroit, le bout de la rue Francisque Jomard vers le vallon de Beaunant. Il y a énormément d'habitations dans ces quartiers d'Oullins qui pour l'instant sont desservis en cul-de-sac par le 63. On propose aussi, mais M. KOHLHAAS l'a déjà présentée, une liaison ferroviaire express partant de la branche du tram-train et se dirigeant vers les hôpitaux Sud.

L'ensemble de ces installations, c'est-à-dire la bretelle de Tassin, les aménagements sur la ligne 14 et la ligne 63 et la branche de tram-train prolongée, remplacerait sans doute très efficacement les transports en commun hypothétiques que vous proposez sous les tunnels du TOP, c'est-à-dire de l'Anneau des Sciences, environ 50 mètres sous l'habitat.

Nous proposons aussi, comme je l'ai dit : des mesures de circulation des autobus et des autocars sur tout le réseau capillaire ; des améliorations par couloirs ; éliminer les points où les autobus sont engorgés ; leur permettre des choses aussi efficaces, par exemple que d'arriver au feu en cas d'embouteillages sans avoir à subir trois ou quatre temps de feu, ce qui ralentit énormément et ruine leur productivité.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et si vous pouviez conclure. Merci.

Bernard GIRARD

Oui. Je vais accélérer. Dans certains cas, nous pourrions utiliser des sites propres virtuels qui consistent à donner une priorité de fait quand la voirie est trop étroite, aux bus. Ensuite, les voitures passent derrière lui, sur la même voirie.

Enfin, de toute façon, il faudra un aménagement complet de modes doux et permettre à ces modes doux d'accéder le plus rapidement possible aux stations de transports en commun forts. On dit en général modes doux, le vélo. L'Ouest est très accidenté. Il y a dans l'Ouest des plateaux. Francheville le haut est en plateau, Tassin est en plateau, une grande partie du 5^e arrondissement est également en plateau et on peut y faire des déplacements de proximité en vélo et à pied bien sûr à condition que des aménagements au plus court soient pris. La périphérie de ces quartiers-là a souvent des allongements de distances et il faudrait recréer une sorte de porosité des quartiers au prix d'aménagements durables sur une longue politique qui est à faire par les maires d'arrondissement, les maires des villes, sur le long terme.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Est-ce que l'on peut prendre tout de suite l'intervention de Lyon Métro Transports publics ? En vous demandant d'essayer de tenir les dix minutes. Merci

Maurice ABEILLE

Bonjour. Je vais essayer de tenir. On voit le temps qui court, donc je vais essayer de tenir dans le temps, même peut-être d'être plus court.

Donc l'association Lyon Métro Transports publics, c'est probablement la plus vieille association d'usagers des transports de l'agglomération lyonnaise, puisqu'elle a été créée en 1964 par Paul SCHERRER qui avait créé l'UCIL auparavant. Et c'est en fait une création conjointe de l'UCIL et de la jeune chambre économique, pour rafraîchir les mémoires, pour faire passer l'idée d'un métro dans l'agglomération lyonnaise. Et donc, elle a œuvré depuis 1964 sur l'idée d'un métro et ensuite... Elle va fêter son centenaire bientôt si elle tient le coup jusque-là, on verra.

Donc, ce qu'il nous est demandé, c'est de construire éventuellement un scénario TC, sans prendre de positions par rapport à l'Anneau des Sciences en tant que tel. Mais est-ce qu'il y a une solution TC qui pourrait résoudre les problèmes de transport ? Sachant que, si on faisait cette solution TC, on mettrait les moyens qui sont prévus pour l'Anneau des Sciences et donc, avec ces moyens-là, on peut peut-être réaliser quelque chose d'important. C'est pour cela qu'il faut avoir de l'ambition dans ce que l'on veut prévoir.

Si l'on regarde ce qui nous a déjà été dit, donc je suis très rapide, sur l'analyse des besoins de l'Ouest lyonnais, on voit qu'en fait il y a beaucoup de déplacements internes, beaucoup de déplacement d'échanges, mais essentiellement avec Lyon et Villeurbanne. Donc la partie vraiment agglomérée dense. Et peu de liaisons rocade longues et finalement très peu de liaisons diamétrales très longues. Donc, finalement il n'y a pas tellement de gens de l'Ouest lyonnais qui vont au fin fond de l'Est de l'agglomération. Donc, c'est quand même important d'avoir en tête chaque fois ce schéma des déplacements. Alors ça date de l'enquête ménages-déplacements et de l'enquête cordon qui est peut-être un petit peu plus ancienne, mais enfin la structure générale reste la même.

Ensuite on est tout à fait d'accord et totalement partisans que pour l'A6/A7 l'objectif de base c'est la requalification. Là-dessus, tout le monde est d'accord. Sur les autres postulats ou données qui nous sont fournis, le transit, ce qui a été déjà dit, c'est 10 % du trafic, donc il ne faut pas toujours se... Même si à certaines périodes de l'année, départs en vacances, le

transit peut être supérieur, mais en moyenne annuelle cela reste de l'ordre de 10 %. Et que le traitement de ce transit, c'est le rôle de l'État, ce n'est pas ce qui nous est demandé comme travail, donc il faut que l'État prenne ses responsabilités et définisse une solution pour résoudre ce transit.

Ensuite, il faut absolument pour construire un scénario, se baser sur ce qui a été adopté. C'est le SCoT qui date de deux ans, et ce qui est en cours de re-étude actuellement au niveau du Grand Lyon, le PLU-H avec des orientations très précises qui sont d'abord d'urbaniser autour des pôles prévus pour la desserte de transports collectifs. Donc effectivement si on ne prévoit rien pour les transports collectifs, où se passera l'urbanisation ? Pour le moment, dans les scénarios qui sont proposés, il y a juste une urbanisation plus forte prévue au niveau du CHU de Lyon Sud. Mais si on prévoit, si on envisage d'autres possibilités TC, on peut peut-être envisager une densification, une urbanisation un peu différente. Et donc, c'est de vraiment travailler sur cette densification le long des arrêts. Sinon, effectivement si on ne fait rien qui favorise l'usage du transport collectif, il ne faudra pas s'étonner effectivement qu'il n'y ait pas grand monde dedans.

Donc on part du principe que l'on est tout à fait d'accord sur la construction du scénario de référence et on part de ce scénario de référence. À partir de là, je vais être très sommaire. On a essayé de bâtir trois systèmes qui pourraient peut-être apporter un soulagement très fort et une réponse transports collectifs pour l'Ouest lyonnais. On a appelé cela « Express Ouest-Sud lyonnais ». Ce serait un bus à haut niveau de service qui serait sur les voiries actuelles améliorées de l'Ouest lyonnais. Parce que, de toute façon, les scénarios pour l'Anneau des Sciences prévoient d'améliorer ces voiries pour pouvoir alimenter cet Anneau des Sciences. C'est d'ailleurs une des grosses interrogations et des craintes – on le voit actuellement dans les réflexions sur le PLU – des habitants de cette couronne qui se disent : « on va apaiser la circulation à l'intérieur de l'Anneau, mais nous, on va être le secteur qui va alimenter cet Anneau et donc : problème ». Donc la réponse est que les voiries vont être aménagées pour cette circulation. Donc on peut envisager un bus à haut niveau de service, un système à haut niveau de service. Le gros avantage, c'est que pour créer ce système, on utilise les voiries existantes. On peut l'étaler dans le temps. Ce n'est pas obligatoire de le réaliser d'une seule traite. On pourrait avoir des connexions avec les métros. Et l'intérêt de ce que l'on prévoit, c'est la possibilité de deux variantes : l'une qui rejoindrait directement Oullins gare et une autre qui passerait au contraire par l'hôpital Sud. Pour nous, on se dit, ce serait intéressant que cette liaison soit continue et puisse aller jusqu'à la gare de Vénissieux, autre pôle d'échanges qui connecterait très bien l'Ouest lyonnais avec le Sud - Est lyonnais. Cela se mettrait en relation avec toute une série de lignes – je passe là-dessus, je suis bref – les lignes du réseau urbain et départemental, les lignes SNCF.

Deuxième point que nous proposons, c'est de dire : « Réfléchissons. Si on peut faire un tunnel de 11 km pour l'Anneau des Sciences, pourquoi ne pas envisager un tunnel pour les transports collectifs ? ». Si effectivement l'autre ne se fait pas, bien sûr, parce que, peut-être que faire le tout, ce serait un petit peu difficile. On voit peut-être deux solutions. Une qui serait, ça a été un peu dit par la SNCF. Qu'est-ce qu'on y mettrait dedans ? Des TER, ou à voir. En prolongement de Perrache, un tunnel qui irait sur Alaï. Parce que, paraît-il, je ne suis

pas spécialiste là-dessus, il y a deux voies de libres actuellement sur le pont à l'entrée actuellement du tunnel ferroviaire, qui pourraient être réutilisées. Et on pourrait percer un tunnel qui irait sur Alaï. D'autant qu'Alaï est et doit devenir le point fort de l'Ouest lyonnais, le pôle important de l'Ouest lyonnais. On le voit d'ailleurs dans la réflexion du PLU où Alaï a un potentiel très fort de développement.

Deuxième solution possible. Enfin possible, à étudier. On n'est pas bureau d'études donc ce n'est pas nous qui allons faire les études pour cela et donc on ne peut pas dire si c'est absolument faisable ou pas. Ce serait de prolonger le métro A sur Confluence. Sachant que si nous voulons tenir l'engagement de dégager l'A6/A7, il faut absolument améliorer encore plus la desserte de Confluence. T1 est un peu déjà saturé. Donc est-ce qu'il ne faudrait pas en plus prolonger le métro A ? Alors probablement jusqu'à d'Arces, parce qu'après ce serait difficile pour le faire tourner, bifurquer. Et aller en tube, bien sûr, jusqu'à Alaï. Voilà deux solutions possibles entre SNCF ou métro A. À étudier. Il avait été étudié à l'époque le débranchement de la ligne D vers Trion, pour rejoindre Trion et ensuite Alaï, mais ce serait une exploitation en fourche qui est quand même compliquée et donc qui était aussi à très grande profondeur. Donc on ne s'appesantit pas sur les questions techniques, mais c'était envisagé comme type de scénario.

Et troisième point qui est déjà dans le scénario de référence que l'on avait proposé à l'époque, et on a été content de voir que cela a été repris. C'est cette liaison Brignais-Hôpital Sud, ou, nous, on proposerait plutôt de prolonger un peu le métro de l'hôpital Sud jusqu'au secteur de Saint-Genis-Laval, Champlong. Ce qui permettrait de faire des dépôts du métro à ce niveau-là et de faire un pôle d'échanges important qui serait en liaison, en même temps pour la partie accès parc relais avec l'A45. Et voilà avec une vision pour montrer un peu comment on pourrait, un peu localement, intégrer ce pôle d'échanges et faire un dépôt pour le métro. Parce que faire un énorme pôle d'échanges à l'intérieur même de l'hôpital risque de poser quand même quelques problèmes au niveau de la tranquillité des malades. Est-ce que c'est le bon choix ? Est-ce qu'il ne fait pas aller un petit peu plus au Sud ? Nous posons les questions, nous n'avons pas les solutions toutes prêtes.

Pour terminer, on ne peut pas raisonner sur un scénario uniquement transports collectifs ou même pour le scénario Anneau des Sciences, sans se poser la question de la tarification des déplacements. Parce que, si on veut faire changer de modes de déplacements, il faudra bien à un moment donné venir sur le déplacement. Ça coûte. Et comment améliorer tout l'ensemble de cette politique de déplacements ? Alors, on passe presque obligatoirement par un principe de péage. Il y a plusieurs solutions : soit le péage de cordon, soit le péage de zone. On serait plutôt porteurs, nous – cela demande encore à être discuté en interne au niveau de l'association, mais enfin on pense que c'est un concept qui est quand même porteur, – de la carte multimodale, pour ceux qui connaissent. C'était un concept qui avait été développé il y a une dizaine d'années de cela maintenant par le CERTU, qui serait d'obliger chacun... J'ai dépassé mon temps, donc je m'arrête. Pour le concept, la carte multimodale, il y a des spécialistes dans la salle qui pourront vous l'expliquer en cours particulier si vous voulez plus tard.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Sachez que pour la problématique du péage, une réunion spécifique est prévue dessus, qui a lieu le 13 décembre, non le 17 décembre, dans cette salle, un atelier financement où on viendra aborder plus spécifiquement toutes ces questions de péage. Le dernier intervenant, si vous voulez démarrer. Déplacements citoyens. Merci. M. MURARD. Dix minutes, si cela est possible.

Jean MURARD

Jean MURARD, association Déplacements Citoyens. En introduction, pourquoi travailler sur des solutions alternatives ou complémentaires de transports en commun ?

Selon nous, il y a plusieurs raisons. La première, c'est qu'elles n'ont pas été suffisamment travaillées à ce jour. La seconde, c'est que les scénarios financiers du TOP ne sont pas crédibles. Le TOP entraînerait une très forte augmentation de l'endettement des collectivités locales et un couple péage-fréquentation très difficilement soutenable.

Il y a un topo derrière ce résumé beaucoup plus complet que j'ai envoyé à la Commission ce matin. En dix minutes, on ne risque pas de le développer. Mais, de mémoire, je voudrais simplement dire que le TOP, c'est donc 2 milliards 500 millions. Alors on va raisonner comme si la décision avait été prise il y a douze ans et que demain matin, début 2013, on inaugure et on met en service un TOP, qui aurait été programmé ou dont la première réunion publique aurait eu lieu en 2000. Le prix de revient. On nous dit 2,2 ou 2,5 milliards. Ça veut dire, c'est non compris les intérêts intercalaires en cours de construction, ce qui fait que ça dépasse les 2 milliards 500 millions. On peut dire que la construction c'est autour de 4 ou 5 ans, donc ça nous met 2 milliards 500 millions. 2 milliards 500 millions, vous allez tout de suite comprendre, répartis sur deux collectivités territoriales que sont le département du Rhône et le Grand Lyon. Puisque les sous ne sont quand même pas disponibles dans les caisses de ces collectivités, donc il faut emprunter. Ça ferait passer. En prenant pour hypothèse que l'endettement au 31 décembre 2012 – puisque c'est l'hypothèse que j'ai retenue – soit le même que pour le 31 décembre 2011. L'endettement du Conseil général passerait de 665 millions à presque 2 milliards, et l'endettement du Grand Lyon passerait de 1 milliard 270 millions, ce sont les comptes administratifs de 2011 qui l'indiquent, à 1 milliard 270 millions à environ 2 milliards 500 millions. Donc on voit que ces 2 milliards 500 millions d'endettement public complémentaire, si on les ramène à l'échelle de la France, on a 1 300 000 habitants dans la Région et on a à peu près, y compris les DOM-TOM, 65 millions d'habitants pour la République française. Si on multiplie donc par 50 le rapport des populations, ça ferait l'équivalent au niveau de l'État, au niveau de la France tout au moins, ça nous fait un équivalent de 125, 130 milliards. Ce n'est pas une bricole à une époque où il faut réduire l'endettement public et vous savez que l'endettement public ce n'est pas seulement l'État, c'est aussi toutes les collectivités territoriales.

Alors couple péage-fréquentation, très difficilement soutenable.

J'ai fait un petit calcul. Je l'ai fait tout récemment parce que je ne savais pas que j'allais intervenir, je ne l'ai su que jeudi. Si on emprunte à 30 ans, si les collectivités territoriales empruntent à 30 ans, à 4 % – j'ai pris cette hypothèse, ça se discute, ça pourrait être 3,5 – on arrive à une annuité de remboursement d'un peu plus de 140 millions. Si on rajoute les frais de fonctionnement, on dépasse les 160 millions. Et pour équilibrer, si on veut que pour

première hypothèse cet ouvrage soit payé intégralement par l'utilisateur, et bien, j'ai pris comme hypothèse de calcul 45 000...

Jean-Paul PUYFAUCHER

Excusez-moi, M. MURARD, est-ce que vous pouvez... J'ai bien compris, tout sera sur internet et vous détaillerez le calcul. Est-ce que vous pouvez aller sur vos solutions alternatives que vous souhaitez soumettre au débat ?

Jean MURARD

Je dis simplement que le péage, toute proportion gardée, si on se réfère à l'expérience de TEO, du boulevard périphérique Nord, ce serait 10 € si on veut le mettre intégralement à la charge de l'utilisateur, et 5 €, sur toute la longueur, si on veut n'en mettre que la moitié.

Troisième point. Le Top, on l'a vu tout à l'heure et on en a eu confirmation, se situe dans une perspective, le terme est peut-être un peu fort, de fuite en avant routière et autoroutière qui est contreproductive en termes de pollution atmosphérique et d'émission de CO₂. Quand j'ai entendu tout à l'heure le +1 % d'augmentation de la circulation... enfin bref, au total 27 % d'ici 2030, je dis que l'on est un petit peu à l'envers de ce qu'il faudrait faire.

Ensuite, l'utilité même, pour le trafic, essentiellement local, comme on l'a vu, du TOP, n'est pas démontrée. On peut passer à la page suivante. Excusez-moi, c'est à moi à manoeuvrer. Ensuite, parce que le renforcement des transports collectifs peut être réalisé, et là, je rejoins mes deux prédécesseurs, à une échéance beaucoup plus proche que celle de 2025 prévue pour le TOP. Enfin parce que Lyon a déjà un réseau de transports en commun globalement très efficace, avec un réseau métro très attractif et qu'il est fortement améliorable, notamment sur la moitié Ouest de l'agglomération – où on dit à juste titre et on verra la carte tout à l'heure, que le réseau est assez, un peu sous-développé sur l'Ouest de l'agglomération.

Quelques chiffres rapidement ou tout au moins quelques comparaisons. On a eu 4 millions de montées dans les bus en 2001, ce qui représente par jour 4 milliards, qu'est-ce que je dis, ce qui représente par jour 1,1 million de montées dans les bus et par jour fort, dans le réseau, 1,6 million de montées dans les bus, ce que nous appelons les voyages, par jour fort à Lyon. C'est-à-dire plus de montées dans les bus qu'il n'y a de population dans le Grand Lyon, 1,3 million. Et on a à Lyon une fréquentation de notre réseau qui est, par habitant, deux fois plus forte que les deux agglomérations comparables – je ne vais pas donner les chiffres, mais retenez simplement – deux fois plus forte que Lyon et que Marseille. Donc, ce qui veut dire que l'on a un... et qui s'appuie essentiellement sur le métro. Le nombre de montées dans le métro, c'est autant que le total des voyages des agglomérations de Lille et de Marseille. Puisque l'on a un réseau efficace, on a un maire qui aime bien parler du modèle lyonnais. Et bien je crois que l'on a tous les atouts à Lyon pour avoir un modèle lyonnais. En termes de transports en commun, on est bon, il faut le dire. On est même très bons. On est les meilleurs de toutes les agglomérations françaises, mis à part Paris que l'on met hors concours. Et on peut être encore meilleur.

Alors, on va en venir... Attendez, comment cela marche...

Nos propositions de solutions alternatives. On ne va pas être dans les projets grandioses, mais dans des actions rapides, multifformes, sur l'existant et avec des infrastructures nouvelles, rapidement.

Renforcement raison du métro. On en a déjà parlé. Il faut prolonger la ligne de métro B jusqu'aux hôpitaux Sud. J'ai entendu avec intérêt mon ami Maurice ABEILLE de Lyon Métro dire que ce ne serait peut-être pas inutile d'aller un petit peu plus loin que les hôpitaux Sud. Automatisation de la ligne B, qui pourrait fonctionner sans conducteur. Et vous savez que lorsqu'une ligne marche sans conducteur, on peut descendre à un cadencement à 100 secondes ou même 90 secondes. Actuellement, depuis les travaux du tunnel de la Croix-Rousse, on est à 99 secondes sur la ligne D. C'est donc étonnant.

Ensuite, revenons à la ligne D. On sait qu'elle est très chargée, on est à 280 000 ou 300 000 voyages/jour. Ce qui est phénoménal, même par rapport au tunnel de Fourvière. Avec des rames de 4 voitures au lieu de 2, la capacité pourrait être doublée en heure de pointe. En tout cas, on peut moduler, on peut avoir une rame, une voiture de deux et une voiture de quatre. Mais il y a un effort rapide à faire sur cette ligne D, qui a un succès fou – comme le métro lyonnais dans son ensemble –, il faut renforcer cette ligne.

Ensuite, c'est peut-être moins important, bien penser que la ligne de tram T1 qui est en cours de prolongement de Confluence jusqu'à Gerland devrait l'être depuis longtemps – c'est dans les cartons du SYTRAL, mais là le SYTRAL s'est un petit peu endormi. Le T1 pourrait aller jusqu'aux hôpitaux Est de Gerland. Il sera prolongé incessamment jusqu'aux hôpitaux Est et jusqu'à Villeurbanne et jusqu'à La Doua.

Ensuite, bien sûr, il y a le renforcement des lignes de TER. Les lignes de TER de l'Ouest lyonnais ont été renforcées, c'est vrai, mais, et d'autres l'ont dit, il faut renforcer le tronç commun entre Tassin et Gorge de Loup. On a une petite fraction qui est à une seule voie et il est impératif de rapidement – on sait que c'est dans les cartons de la Région, de la SNCF et du Réseau ferré de France – il est impératif de rapidement mettre cette ligne à deux voies, de façon à faciliter, au fur et à mesure que le tram-train de l'Ouest lyonnais va monter en charge, de faciliter un cadencement supérieur sur cette ligne.

Enfin, on a le renforcement du réseau de surface en créant plusieurs sites. Là, la carte est peut-être un petit peu... d'ailleurs la carte a d'ailleurs quelques imprécisions, il y a eu dans la liaison avec les équipes du débat public, il y a eu un papier qui s'est perdu, ce qui fait que tout ce qui est comme propositions de petits pointillés bleus qui seraient des lignes à renforcer ou à créer sur l'Ouest lyonnais, c'est un petit peu à... Si on le met définitivement sur le site, il faudra un peu corriger la carte.

Mais bref, l'idée générale, c'est d'avoir un site en rocade, qui irait de la station D de Gorge de Loup, de la station du métro D de Gorge de Loup et qui partirait en arc de cercle en passant par l'étoile d'Alaï et qui redescendrait jusqu'à la station Gare d'Oullins du métro B, puisqu'on y sera dans très peu de temps. Ce qui veut dire que, dans ce qui est en rocade que, dans notre esprit tous ces équipements de transports en commun seraient a priori équipés de bus à haut niveau de service, comme on dit BHNS, soit éventuellement... donc ce serait plutôt des trolleys-bus, l'idéal serait des trolleys-bus articulés, comme ceux qui fonctionnent à Rillieux ou sur Caluire, soit éventuellement des bus thermiques selon les circonstances. On n'est pas suffisamment entré dans le détail.

Donc, à part cette ligne en rocade, il faudrait créer des lignes, une série de sites propres qui passeraient sur l'axe A6/A7 et puis des sites propres qui iraient sur l'axe qui va jusqu'à Craponne, la ligne LEOL. En partant de Gorge de Loup, il y a peut-être d'autres hypothèses...

Jean-Paul PUYFAUCHER

M. MURARD, 13 minutes. Est-ce que dans les documents que vous nous avez fournis, est-ce qu'il y a tout le détail... ?

Jean MURARD

Oui. Tout à fait.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Donc, je vous propose de donner un dernier mot de conclusion. Juste un dernier mot.

Jean MURARD

Et bien écoutez, la conclusion, c'est qu'il faut jouer gagnant, mais pas à un horizon 2025. Il faut jouer gagnant à un horizon 2018/2020, sur une amélioration tellement performante des transports en commun que ça nous évitera de faire le Top.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. Nous prenons deux questions, pas plus. Une question devant et une question au fond, nous n'en prendrons pas plus. Excusez-nous, le temps tourne trop vite.

Claude MOUCHIKHINE

Bonjour. Claude MOUCHIKHINE, Stop au Top. Déjà une petite mise au point, pour l'altercation de tout à l'heure. Jean-Charles KOLHLAAS était explicitement mandaté par Stop au TOP pour prendre la parole. Effectivement, comme c'est un sujet qui le concerne, il a tendance à déborder, mais il était mandaté par Stop au Top.

Je suis content d'entendre les intervenants qui viennent de prendre la parole, parce qu'effectivement on voit que des alternatives au TOP – si tant est que l'on veuille les étudier un peu sérieusement, et encore là c'est dans le cadre d'associations, donc les études n'ont pas pu être menées complètement – et bien des solutions, il y en a. Il y a quasiment à choisir parmi les solutions. Effectivement, à Stop au TOP, nous, on est pour le déclassement de l'A6/A7 dans Lyon. Oui. Mais on ne veut pas que pour déclasser l'A6/A7 dans Lyon, pour que le quartier de Confluence vive mieux, on ne veut pas que les autres vivent plus mal. On veut que tout le monde vive bien. Et pour bien vivre, la solution n'est pas de mettre l'autoroute ailleurs que sur le quai de Perrache, elle est de penser autrement que par autoroute.

Cécile VALVERDE

Est-ce que vous avez une question ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce que vous avez une question ? Vous aurez encore la possibilité de ...

Claude MOUCHIKHINE

Ma question s'adresse effectivement directement au Grand Lyon. Quand aura-t-on droit réellement à une étude sérieuse concernant les transports en commun ?

Jean-Paul PUYFAUCHER

Je crois que cette question s'adresse au Grand Lyon et ne s'adresse pas à la table, donc nous passons à la question suivante.

Jean TORRIERO

Bonsoir. Jean TORRIERO. Cela fait cinquante ans que je suis dans le microcosme et quand je vois des jeunes ici, je leur dis que dans vingt ans ils seront encore là, parce que l'on n'aura pas résolu le problème du contournement de Lyon. Toutes les années, j'achète des cartes routières et je trouve plus de villes en Europe, des villes à 360°, comme Lyon, qui n'ont pas leur périph'. Il y a des villes à 180 degrés, comme Marseille, Nice ou Montpellier, d'accord. Mais Lyon est une ville à 360 degrés. Or, les premiers projets datent des années 50 et on en est toujours là. Vous savez combien de temps ça fait ? Cela fait plus de 50 ans qu'on bricole. On demande à tout le monde. Ceux de l'Ouest veulent le périph' à l'Est, ceux de l'Est le veulent à l'Ouest. Dans vingt ans, on n'aura pas bougé. Or, on ne peut plus attendre. Une ville, on peut s'en sortir, une agglomération, que quand il y a un périph' complet en autoroute et à partir de là, on avise.

Alors il y en a qui ont fait des cartes ferroviaires. Je ne sais pas, c'est sûrement des gens qui viennent d'une autre galaxie. Parce que moi, je compte au moins huit pénétrantes ferroviaires dans Lyon, eux, ils n'en comptent que trois, éventuellement quatre, et moi, j'en mettrais dix même, si on veut. Alors, il faut savoir. Je rejoins le monsieur qui a dit que l'on étudie vraiment le problème des transports à Lyon, parce qu'il y a des choses qu'on ne peut pas encaisser. C'est comme ça. Qu'est-ce qu'on fait ? Mais dans vingt ans, les jeunes qui sont là, ils auront le même débat qu'ici. Quand on voit le TOP pour faire Saint-Clair/A6, le temps qu'il a fallu ! Et maintenant, on ne nous propose pas avant 2025 pour faire le bout qui manque. Non mais, il n'y a pas un problème là ? On ne sait pas faire ? Quand on a fait le TOP, ça n'a pas gêné grand monde, parce que c'était tout dessous, et là, si on fait quelque chose, ce sera aussi dessous.

Donc, je voudrais terminer en disant que, si on fait le schéma en rocade, c'est-à-dire que l'on se branche au Sud sur le boulevard urbain Sud, arrivé à la jonction il suffit de panneaux et à ce moment-là on a le raccord, l'anneau intérieur, le truc des Sciences intérieur.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Ce n'est pas non plus une question. Nous avons retenu votre point de vue. Excusez-moi, mais je crois qu'on va passer à la dernière phase. Je vous remercie, messieurs, d'être venus. Sachant que l'on reviendra quand même le 18 sur le sujet, que je reverrai les acteurs quand même, à la fois le Grand Lyon et les acteurs associatifs, pour voir comment on améliore le fonctionnement le 18. Si vous souhaitez apporter des améliorations, je serai à l'écoute.

On passe au Grand Lyon qui viendra nous présenter les hypothèses, les présentations des perspectives de modalité et les trois hypothèses étudiées, en ne revenant pas sur ce qui a été présenté, mais en montrant des détails qui n'ont pas été fournis lors des précédentes

réunions pour que les milieux associatifs comprennent la position qui est tenue par le Grand Lyon.

Olivier LAURENT

Bonjour à tous. Excusez-moi.

Je vais vous présenter les résultats d'une étude que nous estimons au minimum sérieuse, mais je vois qu'il y a débat sur le sujet.

Première chose, je ne vais pas revenir sur les objectifs de l'agglomération et donc qui sont une transcription de ce que l'on trouve dans le PDU, dans le SCoT. On le retrouve bien affecté au projet dans notre objectif de soulager, relier, rendre accessible et développer. Je n'insiste pas. Je souhaiterais, avant d'attaquer sur l'idée des hypothèses qui ont été étudiées sans infrastructure majeure, revenir un peu sur le panorama d'où l'on part dans l'Ouest lyonnais. C'est notamment une exploitation un peu complémentaire de ce qui vous a été présenté par Philippe BOSSUET et Émilie FODOR. Qu'est-ce qu'on fait de l'enquête ménages dans le cadre de nos études pour diagnostiquer la situation.

La première chose, c'est comparer les comportements entre l'Ouest lyonnais et la moyenne de l'agglomération et les évolutions depuis 95. C'est intéressant de voir que les habitants de l'Ouest lyonnais se déplacent un peu plus que la moyenne de l'agglomération et ils sont surtout un peu plus motorisés que le reste de l'agglomération avec, en moyenne, deux véhicules en plus pour dix ménages par rapport à la moyenne de l'agglomération.

Et enfin, on a constaté même dans l'Ouest lyonnais sur la dernière décennie une baisse de la mobilité, mais cette mobilité, en voiture particulière, elle a été beaucoup moins forte qu'ailleurs. Ce qui a fait qu'au final, on est encore, par rapport à la moyenne de l'agglomération, avec un quart de plus d'utilisation de la voiture par rapport à la moyenne de l'agglomération sur l'Ouest lyonnais. Ce qui donne, grosso modo, la photographie... Il y a des limites, évidemment, à comparer un secteur à l'ensemble de l'agglomération puisque le centre pèse lourdement, mais on est quand même sur ce secteur-là, en dessous de 10 % de transports collectifs utilisés par les résidents de ce secteur-là. Et donc il y a une ambition que partagent tous les partenaires, le Grand Lyon, la Région Rhône-Alpes, le département, de faire ici, comme ailleurs, bouger un peu les tendances avec un peu moins d'utilisation de la voiture et un peu plus d'utilisation de transports collectifs. On a ici, malgré tout, une photographie qui est un reflet peut-être d'un peu de sociologie. Il y a des gens qui sont plus équipés, des ménages plus élevés dans l'Ouest, mais on a aussi la photographie d'une offre de transports collectifs qui aujourd'hui connaît un certain nombre de limites, mais aussi de développements.

Les développements qui sont prévus. Je vais rentrer d'abord sur les questions de TER et ensuite sur les questions de réseaux urbains. Mais on a beaucoup insisté dans ce qu'on a entendu ce matin, tout à l'heure pardon, sur les questions de renforcement du réseau structurant existant.

Donc pour vous dire qu'effectivement, comme cela a été rappelé notamment par M. KOHLHAAS, il y a des protocoles qui ont été signés il y a quelques années, dont la réalisation n'est pas complètement achevée partout. C'est la modernisation des lignes de l'Ouest lyonnais, qui ont permis l'injection d'environ 300 millions d'euros sur la

modernisation des lignes ; c'est le protocole de la rive droite sur la ligne Lyon-Givors pour lequel on a, grosso modo, 90 millions d'euros qui étaient programmés, certaines portions sont un peu différées, mais ce sont des choses qui finiront par se faire. Tout cela, ça permet... Il faut quand même avoir en tête des volumétries. On va voir dans l'exercice un peu quels sont les enjeux à terme, notamment quand on souhaite requalifier, faire disparaître une autoroute comme l'A6/A7. On parle au global d'à peu près 17 000 voyages par jour, voyage-voyageurs, on peut faire la similitude, qui seront pris en charge par ces quatre branches de l'Ouest lyonnais, à horizon de réalisation des travaux, on s'est fixé ici à peu près 2016 quand on aura notamment de nouveaux aménagements sur la ligne de Givors. Et c'est 8 000 voyageurs en plus par rapport à ce qui a été programmé. Donc, grosso modo, 400 millions d'euros, ça amène 8 000 voyageurs supplémentaires sur ces lignes.

Sur le réseau de transports urbains. Et on l'a évoqué donc je reviens rapidement, enfin je ne détaille pas. On a aujourd'hui un réseau qui est cohérent avec les densités du territoire quand on fait des comparaisons notamment avec d'autres secteurs où l'on a d'autres types de modes, mais avec des densités plus fortes. Mais un réseau qui est aujourd'hui fortement pénalisé par la congestion routière parce qu'il est intégralement aujourd'hui sur le réseau de surface. On est exclusivement en bus aujourd'hui. Donc on a des vitesses moyennes d'exploitation qui sont faibles, le chiffre de 21 km/h en moyenne sur le secteur Ouest. Et un rabattement qui est aujourd'hui organisé, grosso modo, sur George de Loup, qui est un secteur très saturé, et plutôt sur Perrache côté Sud, et à court terme à la mise en service du métro B, plutôt sur Oullins. Donc des investissements importants pour améliorer le dispositif de transports collectifs urbains dans l'Ouest, c'est notamment, j'allais dire enfin à court terme, à horizon 2013, la pénétration du réseau structurant, qu'est le métro, à l'intérieur de l'Ouest lyonnais. Ça, c'est une espèce de photographie d'où l'on part, notamment pour expliquer les dysfonctionnements, les limites que l'on peut avoir aujourd'hui sur ce réseau de transports, malgré les investissements programmés, y compris à court terme.

Je ne reviens pas sur la motivation qui a fait qu'on a étudié un certain nombre d'hypothèses alternatives. C'est effectivement, d'une part le fait qu'on savait qu'on aurait au débat ce sujet à traiter. Mais c'est avant tout, parce que même si on n'avait eu aucun écho là-dessus, on l'aurait fait parce que c'est une exigence du Grenelle de vérifier que le maître d'ouvrage ne peut pas atteindre ses objectifs par des solutions alternatives à un coût raisonnable.

Je vous détaille un peu plus que ce qu'on a pu le faire aux deux premières séances, ces fameuses hypothèses.

La première est la mise en œuvre des transports collectifs de l'agglomération prévue au SCoT. Donc, je vous rappelle ici un document, qui est le document-cadre qui fixe les orientations de développement de l'agglomération à 2030 et qui a été voté à l'unanimité, qui prévoit des développements aussi bien sur le réseau lourd que sur le réseau qu'on appelle le réseau maillé, grosso modo, les lignes fortes du réseau SYTRAL.

Un descriptif de ces lignes rapides surtout pour préciser, car j'ai vu que ce n'était pas clair dans les questions d'hier. Tout ce que je vais vous montrer ici est prévu dans le projet de l'Anneau des Sciences. Il n'y a pas : les TC ne marchent pas donc je fais l'Anneau des Sciences

en faisant moins de transports collectifs. Tout ce qui est là est prévu en accompagnement de l'Anneau des Sciences et on va le voir dans l'hypothèse 2, il y en a même plus que cela qui est prévu. Donc vous retrouvez ces lignes fortes, je ne les détaille pas, mais elles ont été, avec les outils qu'a présentés Fabien DUPREZ, modélisées avec des hypothèses de modes, des hypothèses de fréquentations. M. BUFFET est parti, mais il posait la question. Oui, jusqu'aux hôpitaux, on a imaginé un métro B et avec une fréquence en période de pointe de 2 minutes 30. On a imaginé à 2, à 6 minutes, à Cap Nord à 7 minutes... Enfin, bref on a le mode et la fréquence, c'est ce qui sert dans nos outils à tester ce qui va passer sur le mode collectif par rapport notamment à ce qu'il se passe aujourd'hui et demain sur l'automobile. Donc dans ce scénario-là, on ne touche pas à la voirie. On laisse l'autoroute A6/A7, on n'aménage rien de spécial. Il n'y a pas d'Anneau des Sciences. Et donc, comme le disait Yves CROZET, en gros, on teste la pression que ça peut donner sur les réseaux.

Je vous rappelle, Émilie FODOR l'a expliqué, il y a une augmentation modérée en volume de la circulation automobile, mais elle existe. Il y a une augmentation très forte sur les autres modes, notamment sur les transports collectifs, mais avec ces hypothèses qui sont les hypothèses qu'on prévoit dans le SCoT. C'est-à-dire le développement polarisé autour des axes structurants, des modifications de comportement. Ça donne ce genre de chose. C'est du produit de modalisation, il y a un peu plus d'automobiles en particulier dans l'Ouest et l'on a plus de pression en congestion. On a des augmentations en trafic. Je donne un chiffre parce qu'on nous dit qu'on en donne assez peu : sur les débits sur plutôt des logiques véhicules/km, sur les voiries secondaires de l'Ouest, on passerait de 190 000 à 211 000 véhicules/km. Ce qui fait que sur certains secteurs, je ne vous détaille pas tout, mais vous avez des augmentations qui peuvent être très significatives du trafic jusqu'à 30 %, aussi bien dans les secteurs Horloge, grande rue d'Oullins, traversée de Saint-Genis, aux alentours de Francheville et ainsi de suite. Conséquence logique, les transports en commun ne captent pas une grande partie de la demande nouvelle, mais pas l'intégralité, donc forcément on a une dégradation sur le réseau de voirie.

On a parlé de cet indicateur de temps passé qui est plus une logique de véhicules/heure, pour les experts. Pareil, où on passe de 9 000 à 12 500 uniquement sur les voiries locales de l'Ouest. Pourquoi ? Parce que, comme il y a de la demande et que le réseau de voirie reste le même et que le réseau de transports collectifs a pris ce qu'il pouvait prendre, et bien on a des gens qui passent plus de temps, et qui se mettent à « shunter », à percoler à travers l'ensemble des axes et qui grosso modo, sur l'ensemble de l'Ouest, passent 7 000 heures de plus que dans la situation actuelle sur le réseau de voirie, notamment la moitié sur le réseau local.

On détaille ici ce qu'on vous a présenté aux deux dernières séances, mais les conclusions restent les mêmes. C'est-à-dire avec les hypothèses qu'on a prises et avec les outils, avec l'interface « modèle de déplacements routiers, modèle de déplacements transports collectifs », on obtient ce type de résultats qui font que, avec le paquet d'aménagements du SCoT, mais sans requalification notamment de l'axe A6/A7, on n'améliore pas les dysfonctionnements qu'on constate aujourd'hui.

Deuxième hypothèse, c'est l'occasion de détailler un peu les choses, parce que j'ai entendu Monsieur dire qu'il y avait quelques bonnes idées là-dedans, on vous en remercie. L'idée là, c'est qu'on fait disparaître l'autoroute A6/A7 pour ne faire qu'un boulevard urbain dont la capacité permet, quoiqu'on en dise, de faire circuler 45 à 50 000 véhicules/jour, et pas plus. Il y a un discours sur ce qu'il s'est passé sur la rocade Est et qui s'est passé avec un certain nombre de voiries : si vous créez de la capacité sans en enlever ailleurs, c'est sûr qu'il y a plus de monde. Ce n'est pas du tout l'objectif du projet. Pour faire baisser un trafic, il faut faire baisser la capacité. Il n'y a pas d'autres solutions. Sinon les gens ne vont pas dans le TC. S'il y a de la place, tout le monde prend sa voiture. Donc c'est bien un raisonnement en capacité qu'il faut avoir. On fait disparaître A6/A7, on le remplace par un boulevard urbain qui permet de mettre des couloirs bus sur A7, qui permet...c'est un exemple, mais ces choses-là sont détaillées dans les études et évidemment dans un dossier à destination du grand public, on ne liste pas les choses avec autant de détails. Mais un point très intéressant se trouve ici, à la Duchère où vous avez la possibilité à terme d'injecter, depuis A7, des bus express qui emprunteront notamment le tunnel de Fourvière qui sera requalifié donc avec moins de pression de trafic. Donc, vous pouvez avoir à cet horizon-là, une ligne express vers Perrache, donc vers la Presqu'île et vous croisez aussi, à cet horizon-là, A4 Nord qui est une ligne express vers la Part-Dieu. Donc on a ici un beau point de croisement, un beau point de rabattement avec un parc relais qui serait dimensionné ici pour pouvoir avoir une première entrée de ville avec rabattement et utilisation de modes performants vers les deux hypercentres. Ce peut être à cette occasion-là, la possibilité de débrancher des services de LEOL que vous avez aujourd'hui dans le SCoT prévu uniquement en terminus à Gorge de Loup. Si vous donnez de la capacité dans le tunnel, vous pouvez injecter — l'hypothèse qu'on a prise, c'est un service sur deux — les injectez vers Perrache. Donc, améliorer la desserte directe du secteur Nord-Ouest vers l'hypercentre sans nécessairement passer par une rupture de charge.

On a en plus du SCoT ici testé un certain nombre de mesures complémentaires qui donnent plus de place aux transports collectifs et moins à la voirie.

Je vais insister ici parce que je pense qu'on aurait dû le dire au début et c'est l'occasion de le dire : qu'est-ce que c'est que gagner de la capacité ? On a fait ici une espèce de cercle qui est parallèle, grosso modo... Alors M. DESSEIGNE nous en excusera, on a loupé Tassin dans le dispositif. Mais, grosso modo, parallèlement au SCoT, sur cette coupure-là, qu'est-ce qu'on va faire comme réduction de capacité ? On va réduire... Alors certes il y a une grosse contribution qui est sur l'A6/A7, mais on enlève plus de 13 000 véhicules/h de capacité. Si vous prenez des rues urbaines en ville, c'est l'équivalent de 15 voies de circulation qui sont supprimées. Ce n'est pas ponctuellement... Alors, ça peut être ponctuellement des aménagements sur des voiries qui font aujourd'hui une seule file de circulation. Sauf à la supprimer complètement et à passer à zéro, on a des marges de manœuvre qui sont plus faibles. C'est pour cela qu'on parle de 200 à 400, mais globalement sur tout cet écran qui est parallèle à l'Anneau des Sciences, pour éviter que les gens continuent à percoler comme ils le font aujourd'hui vers le centre, vous enlevez l'équivalent de la capacité de 15 voies de circulation. Donc évidemment dans ce scénario-là si l'on ne fait rien, les gens qui ne peuvent plus passer par là, par le Nord, par le Sud, ils essaient de passer là où il reste de la capacité, dans l'Ouest. Donc on a une situation où, dans cette hypothèse 2, on a encore plus de

pression de trafic sur les voiries qu'on n'a pas requalifiées. Et donc on a une dégradation du temps passé, c'est ce qu'on expliquait tout à l'heure, on était à 40 %, on passe à 70 % sur les voiries de l'Ouest.

Le dispositif, enfin le dispositif, la conséquence sur la congestion, on la comprend bien. On a passé un certain nombre d'axes, pour essayer d'y faire passer un peu plus de transports en commun. Mais malgré tout, la demande automobile étant ce qu'elle est, vous avez des points de congestion qui sont beaucoup plus importants. En gros, comme on ne sait pas faire, sur l'Ouest lyonnais, du site propre intégral parallèle à la voirie, sauf à la supprimer complètement, on reste quand même dans un dispositif où l'on a une cohabitation, une compétition entre les réseaux de bus en surface et la voirie. Même si l'on a donné un peu plus de capacité pour les bus, on fait le constat que les lignes qu'on a dans notre dispositif perdent, dans cette hypothèse, de la performance par rapport à la situation actuelle. Je vous parlais de 21 km/h, on a des bus qui restent et qui sont encore plus, malgré les aménagements, pris dans la congestion, et donc on est à une perte de vitesse commerciale de pratiquement la moitié de l'existant. On passerait, dans ce scénario-là, à 10 km/h en moyenne sur les bus.

Donc, on voit bien que les aménagements, dans cette hypothèse, au profit des transports collectifs, et la simulation de tout ce qu'on a dans le pack de transports collectifs avec les mêmes hypothèses, plus l'ajout de lignes complémentaires, de lignes express sur l'A6/A7, ça ne permet pas de résoudre les dysfonctionnements qu'on a pu constater.

Donc cette hypothèse 2... J'insiste un peu là-dessus parce que c'est ça la vision de l'agglomération à 2030, on n'imagine pas d'être à 2030 et d'avoir encore l'autoroute A6/A7. Donc si l'on veut faire cette requalification de l'A6/A7 en un boulevard urbain avec de la place pour les transports en commun, on met, avec l'attractivité de l'agglomération, avec le développement démographique et malgré des hypothèses volontaristes... on n'arrive pas à atteindre nos objectifs qui sont d'apaiser, d'optimiser le trafic routier et surtout d'améliorer la desserte de transports en commun.

Dons, dès l'instant qu'on fait ce constat, on a envie de dire, c'est que vos corridors ne sont pas bons, c'est que les gens qui ont travaillé là-dessus en partenariat et qui ont, encore une fois, voté ce SCoT, ont oublié un paquet de bonnes idées. Alors on les a cherchées, on voit qu'on en a certaines qui sont complémentaires. La plupart, c'est des questions qu'on a pu se poser. Mais je pense qu'on aura un temps d'échanges pour compléter ça. Mais, vous vous rappelez pour rechercher d'autres corridors et surtout des corridors puissants qui fassent du transport de masse – le réseau bus permettra toujours de rabattre – mais si l'on veut enlever un grand nombre de véhicules sur nos voiries, ce qu'il faut, c'est du transport lourd et performant.

Où est-ce qu'on pourrait le mettre ? Le problème de l'Ouest, c'est le relief, c'est un certain nombre de corridors de passage où vous avez des voiries, certaines sont contraintes en capacité et donc ce n'est pas évident de passer partout, sauf à supprimer complètement l'automobile, ce qui, à mon avis, n'est pas souhaitable y compris pour le dynamisme des secteurs traversés.

Je ne reviens pas sur les questions de densité, on l'a exposée. Même à terme, en dehors du SCoT, on a fait l'exercice de démontrer qu'il n'y a pas la capacité pour mettre du train partout ou du métro partout.

Je vois que le temps passe donc je n'insiste pas. Les corridors où il y a du potentiel, on les connaît, ce sont ceux-là et ils vont être renforcés à l'occasion du SCoT.

Je veux insister parce qu'il y a des choses qui ont été dites, pas forcément exactes, en tout cas à préciser. Qu'est-ce que ça peut représenter de requalifier l'axe A6/A7 ? Monsieur posait la question. Si l'on ne fait rien, on aura grosso modo, on se met à une coupure au pont de La Mulatière, on aura en 2030, 125 000 véhicules/jour. En toute honnêteté, on considère que là-dedans, si l'on ne fait rien, il y aura du transit. Donc, on enlève la part de transit et on veut requalifier notre axe pour en faire un boulevard urbain sur lequel... Encore une fois, cela a été dit, on n'aura pas une parfaite fluidité, on aura un boulevard urbain où vous avez des feux, des intervalles, des gens qui ne passent pas à toute vitesse. On est en ville. L'objectif n'est pas d'aller très vite. On veut atteindre 50 000 véhicules/jour. Donc vous faites la soustraction, vous enlevez 15 %, il vous reste 55 000 véhicules/jour à reporter. Attention, à cet horizon-là, on espère qu'il y aura un petit peu plus de gens dans les voitures qu'aujourd'hui. Donc ça fait 80 000 personnes à reporter. On a fait l'exercice sur tous les tronçons parce que sur la Mulatière, vous en avez, mais à d'autres endroits il y en a d'autres. C'est pratiquement l'équivalent de 180 000 déplacements par jour qu'il faut enlever de cet axe A6/A7 pour le requalifier, sur un volume total de 250 000. C'est 250 000 personnes qui utilisent tout ou partie de l'axe A6/A7 à l'horizon 2030. Attention, ce n'est pas 10 % de 100 000 dont on parle.

Le Chevelu. On peut penser ce qu'on veut que le verre est à moitié plein ou à moitié vide. Mais quand on regarde, ce secteur grand Ouest qui est représenté là, en aplat violet, les gens qui vont ou qui viennent de ce secteur et qui passent par l'A6/A7, en gros, quelle est la structure de leur trafic ? Certes, 50 % va vers le centre, mais vous en avez beaucoup qui est diffus, qui va vers la première couronne, la deuxième couronne ou en dehors de l'agglomération. On sait bien que périphérie vers centre, c'est le champ des transports collectifs puissants. Mais le « périphérie à périphérie »... On sait que les marges de manœuvre de report modal même à long terme, ne sont pas aussi importantes. Donc, on a fait un exercice qui est détaillé dans les études et qu'on n'a pas fait au pif au mètre. On a pris périphérie vers centre. Par exemple, on utilise ce qu'on observe sur des corridors. Des études ont été faites à partir de l'enquête ménages. Quand vous avez un corridor où les gens sont en origine-destination sur un corridor de métro, grosso modo, on est à 65 % d'utilisation de ce mode. Tout le monde n'est pas à 100 % sur ce mode. On l'a appliqué sur toutes les origines-destinations qui sont en périphérie vers centre. On a appliqué ce mode. Vous voyez 50 % parce qu'on a soustrait les gens qui étaient déjà dans les transports en commun. On a fait l'exercice pour périphérie vers périphérie, pour le très diffus, et... enfin, analysez ces études, elles sont à disposition et je crois que vous allez les mettre du coup sur internet. Il n'y a pas de double compte, quand on applique ces ratios là, on tombe à 25 % de gens décemment reportables sur les transports collectifs, le reste étant diffus. Quand vous faites du Lentilly-Charpenay, on peut imaginer que tout le monde sera en TC, mais ce n'est pas vrai. On applique un pourcentage, mais pas un pourcentage majeur, même à un horizon 2030.

Donc, on ne sait pas requalifier A6/A7 en imaginant, même en imaginant que tout le monde a près de chez lui un corridor pour son origine et pour sa destination en transports collectifs.

En tout cas, on est convaincu que ce n'est pas possible et on verra si on peut démontrer le contraire.

Je reviens un moment sur le ferroviaire.

On aura des échanges le 18, mais sans faire de bataille de chiffres on a utilisé ici des études auxquelles on a eu accès, parce que le Grand Lyon a participé à un certain nombre de démarches pilotées par la Région Rhône-Alpes. Ce sont ici des études qui ont été menées par la Région Rhône-Alpes. Toutes n'ont pas fait l'objet ni de validation politique ni de décision de faire. Mais on s'est permis d'utiliser ces études pour voir quel serait le potentiel sur nos branches ferroviaires à un horizon 2030.

Donc, vous vous rappelez 8 000 voyageurs supplémentaires attendus avec les aménagements qui sont faits. Si on en fait d'autres, c'est-à-dire aménagement du tronçon commun et passage des trois branches au quart d'heure, on imagine qu'on aurait 3 500 voyageurs de plus. Si on faisait tous les terminus périurbains vers Brevenne, Bois d'Oingt, le prolongement de Brignais jusqu'à Givors : 8 000 voyages supplémentaires. L'aménagement d'un tram-train au quart d'heure sur Lyon-Givors : 2 500 voyageurs supplémentaires. On est à 14 000, on est à moins de 15 000 voyageurs supplémentaires pour, encore, je dirais pratiquement doubler la mise pour un peu plus de 300 millions d'euros. Donc, si on fait le total à 2030 avec ce qui est déjà acquis, ce qui est programmé et ce qui pourrait être envisagé à partir des études, avec quatre branches au quart d'heure à 2030, on parle d'un peu plus de 30 000 voyages par jour. Vous transformez ça sur l'axe A6/A7, c'est 3 500 voitures que vous enlevez de l'axe A6/A7. Ce n'est pas de l'ampleur qu'on a évoquée tout à l'heure. Ce sont des choses à faire. Ce sont des gens qui sont sur des distances importantes. Donc on a un bon bilan véhicules/km sur ces affaires-là, mais on parle bien, nous, de complémentarité. Ce n'est pas à la place de. Mais le train tout seul ne peut pas résoudre les problèmes qu'on a identifiés. On a fait cet essai, mais on y reviendra. Nous aussi, on s'est permis de tester nos quatre lignes de l'Ouest lyonnais. On les a cadencées au quart d'heure, on n'a pas osé aller aux 5 min. On a mis... alors on n'est même pas à 750. On a pris 780 personnes en rame triple, on a imaginé qu'ils étaient tous remplis vers Lyon, pas forcément tous en contrepointe, on a pris 25 %. Mais un potentiel de voyageurs d'un peu plus de 150 000 voyages par jour. M. LUCA, si on prend à 5 minutes à 9 000 voyageurs par heure et par sens, on est à plus de 700 000, mais voilà le potentiel, il est de 30 000. Alors évidemment que l'offre conditionne aussi la demande, mais il faut rester dans des ordres de grandeur. On a fait cet essai. Je ne vous détaille pas le calcul, mais enfin à partir de ce grand bassin versant, encore une fois les choses sont dans les études, on a étudié dans tout ce bassin versant, qui utilisait l'axe A6/A7 pour aller dans le centre et en première couronne. Grosso modo, on est à 31 %. On transforme en gros le potentiel de clientèles en gens qui passent sur A6/A7, le nombre de personnes on le transforme en nombre de voitures puisque les voitures seront remplies à 1,45 dans nos hypothèses, et là on a un potentiel d'un peu moins de 30 000 véhicules, dans ce scénario de renforcement maximum, à enlever à l'horizon 2030, à comparer aux 250 000 usagers qui utiliseront tout ou partie de l'axe A6/A7 à cet horizon. C'est bien, ça ferait progresser la démarche, mais on est à 11 % et on a envie de baisser de 60 % le trafic sur A6/A7.

J'ai fait mon temps. Je vous épargne les choses que je vous ai déjà expliquées et la conclusion sur ces scénarios qui ont été testés. Ils ne répondent pas aux dysfonctionnements, ils ne répondent pas à nos objectifs et ce qu'on promet par ce projet ce n'est pas de la route à la place des TC. C'est une infrastructure nouvelle pour canaliser les trafics résiduels et un renforcement massif des transports collectifs dans une stratégie multimodale, qui articule bien les transports collectifs et l'infrastructure, et c'est aussi un projet de territoire. Merci.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci beaucoup. M. CLAISSE demande une intervention. Une intervention du monsieur là-haut. Allez-y, M. CLAISSE et on prend deux questions puis nous arrêtons.

Gérard CLAISSE

Une intervention qu'on va cadrer dans les 3 min 50 s qui restent à la maîtrise d'ouvrage sur les 30 min prévues pour cet exposé, donc ce ne sera pas une question. Je vous en remercie. Simplement pour vous dire, en tant qu'élus, avec Jean-Claude DESSEIGNE et Bernard RIVALTA, nous avons eu comme tâche de préparer le dossier du débat public. Et, dans ce dossier de débat public, au départ, on se pose un certain nombre de questions. Je peux parler sous le témoignage des services, des membres du cabinet, du président. J'ai vraiment très vivement souhaité que les études qui sont réalisées sur les hypothèses alternatives à la réalisation du tronçon Ouest du périphérique ou de l'Anneau des Sciences, soient développées. Et donc j'ai été très attentif à la qualité de ces études. J'entends qu'il y a des demandes de contre-expertises sur les expertises. La CNDP aura l'occasion de se prononcer sur ce sujet-là, bien sûr je n'y vois aucun inconvénient. En tant qu'élus qui était, au départ de ce dossier, ouvert à toutes les alternatives avec un objectif prioritaire qui était effectivement de répondre aux objectifs du SCoT, de déclasser l'autoroute A6/A7 dans notre agglomération, j'ai bien évidemment étudié avec assez d'attention les alternatives transports publics qui nous ont été proposées. N'ayant pas d'opinion prédéterminée, je dois dire qu'à l'issue de ces études – le rôle d'un élu, c'est aussi de se positionner – je suis actuellement positionné en faveur de l'Anneau des Sciences, prenant en compte les résultats assez importants qui nous sont présentés. À savoir que sans réalisation de cette infrastructure, avec des scénarios qui prennent en compte l'essentiel des propositions alternatives qui ont été faites. Si l'on prend l'hypothèse 3, elle reboucle l'essentiel des propositions que les uns et les autres vous avez faites. Et donc, sauf démonstration du contraire, pour l'instant l'élus qui doit décider s'il a des objectifs de tenir les orientations du SCoT et les enjeux du SCoT et de tenir le déclassement de l'A6/A7, et bien il se dit, OK, il n'y a pas d'autres solutions que de réaliser cet Anneau des Sciences pour y parvenir.

Donc je tenais à faire part de ce témoignage-là et à dire, j'ai assorti cela d'un certain nombre de conditions, bien évidemment, mais ces conditions sont connues. La première, c'est que l'Anneau des Sciences ne doit pas être un petit contournement. D'où la demande est faite à l'État, mais là-dessus nous sommes, je pense, tous d'accord s'il doit se faire un jour. La deuxième, c'est que l'Anneau des Sciences ne doit pas être une autoroute supplémentaire et j'entends un certain nombre de contresens dans la bouche d'un certain nombre d'entre vous

quand vous dites que c'est une autoroute complémentaire. Non ! C'est une voie, un périphérique de substitution à une autoroute qui va être supprimée. Alors il faut quand même bien prendre acte de cette affaire-là. C'est-à-dire que l'autoroute A6/A7 va être supprimée et transformée en boulevard urbain et remplacé. Et le trafic va être reporté, en partie au moins, sur l'Anneau des Sciences. La troisième condition que j'y vois, c'est que l'Anneau des Sciences ne doit pas être un aspirateur à voitures. Or, à la fois les instructions de capacité qui sont en train d'être faites de manière très significative sur l'A6/A7, sur l'ensemble des voies de centre-ville et la priorité qui va y être donnée aux modes doux, aux transports publics, ne vont pas créer de capacité.

C'est-à-dire qu'en gros, si on regarde le trafic actuel sur A6/A7 et ce qu'on aurait sur un tronçon Ouest du périphérique, ce qui resterait sur le futur boulevard urbain, une fois évacué le transit, on est sur des données de trafic à peu près comparables. La quatrième condition, c'est que le futur Anneau des Sciences doit être un catalyseur du développement des transports publics dans l'Ouest lyonnais. Je crois que ce qui est montré dans les mesures d'accompagnement du projet, en matière de développement des transports publics lyonnais, reprend assez largement une grande partie des propositions qui sont faites. Alors pas toutes. Parce que lorsqu'on réalise l'Anneau des Sciences, on n'est pas obligé de chercher une solution qui réponde à très court terme à tous les besoins de déplacements en transports publics. Mais pour l'essentiel, on voit bien que ce projet est véritablement multimodal. Et puis la dernière condition, mais qui est pour nous essentielle, c'est que cette infrastructure, cette nouvelle infrastructure améliore le cadre de vie des Grands Lyonnais. Cela me semble relativement important. Et cette infrastructure, on veut qu'elle s'efface, elle est donc enterrée. Et donc qu'est-ce qu'on fait dans cette opération ? On remplace, mais cela a été dit de nombreuses fois, mais j'ai l'impression que cela a du mal à rentrer dans la tête. On supprime 9 km d'autoroute, on remplace ces 9 km d'autoroute, dont 7 sont à ciel ouvert, 2 sont en tunnel, par une infrastructure qui fait 15 km dont 12 km sont enterrés, dont 3 km à ciel ouvert. Le bilan : il y a des gagnants, il y a des perdants. Évidemment puisque les accès à l'Anneau des Sciences par les échangeurs et les voies d'accès bien évidemment vont être un peu plus chargés en véhicules. Mais mesurons le nombre de gagnants. On ne peut pas continuer durablement dans notre agglomération à vivre avec une autoroute, qui est une erreur historique, on est tous d'accord là-dessus, qui est un véritable scandale à la fois urbain, environnemental et sanitaire. C'est inacceptable pour 70 à 80 000 personnes qui vivent dans notre agglomération d'Écully à Pierre-Bénite.

Donc l'objectif, il est celui-ci. Je crois que tous vous l'avez mis comme étant un objectif prioritaire et également dans les scénarios. C'est-à-dire qu'on partage ces objectifs-là. Si demain vous arrivez avec un scénario qui permette de laisser penser que ce n'est pas 11 000 véhicules ou 13 000 ou 20 000 qu'on va enlever de l'autoroute A6/A7, mais qui permette de penser qu'effectivement on arrive à réduire de 70 000 la circulation sur l'A6/A7 et qu'on peut le réaliser avec une offre alternative de transports publics, et qu'avec une offre alternative de transports publics, on est prêt à l'étudier.

Intervenant non présenté

Mais nous les avons étudiés !

Jean-Paul PUYFAUCHER

Deux questions, une réponse et on conclut.

Fabien BAGNON

De nouveau Fabien BAGNON. Là j'interviens au titre de secrétaire de l'association Les Coquelicots, une association saint-génoise de sensibilisation à l'écologie et aux alternatives. Ma question va être courte. Je voudrais savoir dans vos hypothèses comment est prise en compte l'évolution du coût des carburants à l'horizon 2030. Cela me semble fondamental dans les modèles. Ça impacte beaucoup, à mon avis, la mobilité via la voiture. Je ne suis pas sûr que nos concitoyens se déplacent de la même façon avec un coût de l'essence ou du diesel à 1,5 €. Qu'est-ce que ça deviendra si ce coût passait à 2 €, puis à 2,5 € à horizon 2030 ? Ce qui selon les études internationales sur le sujet, dont celles de l'Agence internationale de l'énergie, n'est pas totalement improbable. Je vous remercie.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Deuxième question. Nous la prenons tout de suite. Qui demandait la parole pour une deuxième question ? Ici. Là devant, s'il vous plaît. Là, au milieu. Attendez le micro arrive, il est de l'autre côté.

Michel ROUX

Michel ROUX, association AV Transports et des Déplacements sur Francheville. J'avais juste une petite question à poser par rapport à ce qui nous a été présenté au point de vue des lignes de l'Ouest lyonnais. Nulle part, je n'ai vu qu'il y aurait un prolongement entre Saint-Paul et Part-Dieu du tram-train. Et ça, ça a été évoqué à des endroits, mais on ne le trouve pas sur les lignes. Je ne les trouve pas sur les lignes.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce qu'on peut répondre aux deux questions ? Sachant que la première question, M. DUPREZ, de mémoire, ou j'ai mal entendu, a essayé de la traiter et n'a peut-être pas répondu à votre attente, je comprends, mais voilà la réponse que les experts peuvent traiter. Maintenant, peut-être un mot et deuxièmement la deuxième question. Comme vous dites que l'on n'a pas vu le prolongement, c'est dans l'étude qui nous a été présentée, là, en dernier. On est bien d'accord sur ce dont l'on parle. D'accord.

Olivier LAURENT

Je n'ajouterai pas grand-chose sur la question du coût de l'énergie. Fabien DUPREZ l'a bien dit. Ce n'est plus une question de modélisation sur un projet qu'il faut se poser si l'on a une rupture majeure. On est sur d'autres paradigmes. En revanche, on intègre bien une utilisation d'ores et déjà différente de la voiture. Les gens nous disent bien qu'aujourd'hui c'est un bien individuel. Si Yves CROZET est encore là... Le meilleur gisement de transports collectifs, c'est bien la voiture. Donc l'idée, c'est qu'elle sera probablement demain utilisée différemment, un peu moins possédée, certainement un peu plus remplie. Et accessoirement si l'on a des ruptures technologiques sur les énergies fossiles, on peut supposer qu'on aura aussi des progrès significatifs sur d'autres motorisations. Et nous, enfin

on écoute, et venez les écouter sur la séance sur la Ville de demain. Il y a une telle inertie, on peut peut-être le regretter, sur l'automobile... elle sera différente, mais elle ne disparaîtra pas du jour au lendemain avec une affaire de carburant. Il y a des technologies nouvelles qui permettront que la voiture, à cet horizon-là et encore au-delà, sera probablement différente.

INTERVENTION INAUDIBLE SANS MICRO. [De 03 :12 :16 à 03 :12 :22]

Olivier LAURENT

On a pris l'hypothèse médiale, je ne connais pas le chiffre. On a pris l'hypothèse médiale que propose l'État dans le coût des carburants à partir des instructions officielles disponibles. On n'a pas inventé d'hypothèse, nous avons pris les recommandations de l'État sur le sujet.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Est-ce que vous pourrez le préciser, soit maintenant soit ultérieurement, mais effectivement, il faut absolument...

Olivier LAURENT

Oui. Mais, enfin c'est une logique de PIB. Il n'y a pas que le prix de l'essence là-dedans. On vous fera un petit schéma, si vous voulez.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Vous essayez de nous en écrire trois lignes...

Olivier LAURENT

Ce sera plutôt une page.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Et le 18, vous nous le présenterez. D'accord ? Puisque c'est une question, on essaie de voir cela. La deuxième question...

Olivier LAURENT

Saint-Paul/Part-Dieu. Effectivement, vous l'avez bien pointé, c'est un enjeu fort de connecter ce terminus de Saint-Paul au reste de l'agglomération. C'est quelque chose qui figure au SCoT et d'ailleurs qu'on a, dans nos hypothèses, plutôt simulé par un renforcement du réseau de surface. Donc on a un renforcement dans les hypothèses de C3, qui permet d'améliorer cette connexion entre l'Ouest lyonnais et la Part-Dieu. Je n'ai pas voulu vous inonder de chiffres, mais on les a donc du coup je vous les donne. La Région, il y a un certain nombre d'années d'ailleurs, avant le lancement de la modernisation sur l'Ouest lyonnais, avait fait des études sur différentes possibilités de connexions directes, notamment jusqu'à la Part-Dieu. Le gain de clientèle qui sort de ces études est de 20 à 25 %. Donc on parle de 13, on doit arriver autour de 16 000 voyageurs/jour au global sur nos trois lignes de l'Ouest lyonnais. Si l'on faisait certains investissements, on rajouterait, grosso modo, 20 %. On a une estimation de 5 000. Jean-Charles KOHLHAAS n'est pas très loin en proposant 10 000. Donc

on n'est pas sur une multiplication par 10 du trafic. Par contre, en termes de coût, si on le fait au ratio classique de métro, 3 km, on est à 500 millions d'euros. À l'époque, les études, quand on réapplique les ratios par rapport à ce qu'a coûté l'Ouest lyonnais, enfin ce qu'il coûterait si on le développait à fond, on est plutôt autour du milliard d'euros. Et Marie-Line MEAUX, dans le cadre du NFL, a fait étudier des choses qui ressemblent à cela. Un tunnel qui ne capterait pas que l'Ouest lyonnais, mais là on était plutôt à 2 milliards d'euros. Donc, attention, on est sur un potentiel non nul, de 5 à 10 000 voyages supplémentaires pour, au minimum un demi-milliard d'euros.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Monsieur, vous vouliez... Tenez, si vous pouviez donner... Ensuite, je conclurai.

Philippe BOSSUET

Philippe BOSSUET, du SYTRAL. Quelques éléments de réponses en complément de ce qu'a dit Olivier.

Sur la question de la voiture, ce que globalement les experts, y compris des gens comme Yves CROZET qui sont effectivement très attentifs et intéressés par les transports en commun, disent, c'est que cette voiture sera toujours là en 2030. Elle sera probablement différente. On évoquait tout à l'heure Mme IRMA, la prospective, les modèles, personne ne sait ce qu'elle sera précisément. Elle sera différente, elle sera toujours là, donc, de toute façon il y a un problème de place. Après, si on se pose des questions sur le coût des carburants par rapport à la voiture, et pour rebondir un peu sur ce que disait M. MURARD, tout à l'heure, les transports en commun ont aussi des coûts, donc il faut aussi se poser des questions sur les coûts, je dirais de l'énergie nécessaire aux transports en commun. C'est un petit peu pour ça aussi qu'on fait attention et que quand, effectivement Olivier LAURENT a fait part de l'analyse qu'on a pu faire d'éventuels nouveaux corridors en transports en commun, on prend en compte les aspects d'efficacité, entre guillemets. Tout le monde sait que les transports en commun sont déficitaires. Tout le monde sait, y compris M. MURARD, qu'on n'a pas seulement des questions à se poser par rapport à des emprunts, par rapport à des voiries, mais aussi par rapport à des transports en commun. Donc, je dirais, ce n'est pas un puits sans fin, on ne peut pas faire des transports en commun partout. On ne peut pas tirer des métros partout parce qu'il y a un problème d'efficacité, y compris économique.

Sur les aspects de carburant. Grosso modo, par rapport aux années 75, il me semble qu'un certain nombre d'experts reconnus disent que, en rapport de pouvoir d'achat, on a gagné énormément par rapport au coût du carburant. C'est-à-dire que notre pouvoir d'achat aujourd'hui si on le met en relation d'évolution des coûts des carburants, même si tout le monde a des difficultés financières, on a un GAP, aujourd'hui, qui n'a pas été rattrapé. C'est-à-dire qu'on a gagné par rapport à ça. Donc l'économie devrait pouvoir faire face, je dirais, à une augmentation de ces coûts de carburant, même si l'argent est toujours difficile à trouver.

Pour revenir sur le Saint-Paul/Part-Dieu. Effectivement, le calcul qu'on a fait, c'est que les usagers de train qui arriveraient à Saint-Paul, si on suppose qu'une part non négligeable d'entre eux pourraient continuer sur le réseau transports en commun pour se répartir après dans l'agglomération, même si une part d'entre eux va travailler après en vélo ou à pied,

etc., pour le reste de leur transport, c'est quelque chose de tout à fait absorbable par la ligne forte de réseau de transports en commun C3 qui existe aujourd'hui sur ce corridor, et dont on a engagé, on a délibéré, on a engagé les études nécessaires à l'amélioration de cette ligne, notamment son efficacité par la réalisation de doubles sites propres, etc., etc. C'est une ligne qui a aujourd'hui 53 000 voyageurs. On peut en espérer plus. Le nombre de voyageurs qui arrivera à Saint-Paul, dans les hypothèses en 2030, c'est de l'ordre de quelques milliers. Donc ce n'est pas un souci pour prendre ça, pardon, en charge avec effectivement un coût d'investissement relativement faible, et pour le faire rapidement.

Jean-Paul PUYFAUCHER

Merci. On va arrêter la séance ici.

On se revoit le 18. J'espère vous voir aussi, un certain nombre, pour essayer de voir si la réunion du 18 telle qu'on l'a calée vous convient ou s'il faut légèrement la modifier. Sachant qu'elle est en trois temps. L'association VALVE aura un temps de parole, ensuite le Grand Lyon, puis les associations pourront échanger et continuer à s'exprimer. Ensuite, nous verrons les deux alternatives routières présentées par le Grand Lyon et une présentation de M. BUFFET d'une alternative qu'il propose.

Merci.